ANNO XXXVIII - N. 9 COPIE 185.000 SETTEMBRE 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Il riposo della notte è turbato.

Un segno particolare delle malattie dell'apparato urinario è lo stimolo continuo ad urinare che provoca frequenti e penosi risvegli durante il sonno. Così al mattino si è di cattivo umore e ci si sente fisicamente e moralmente esauriti. Come se ciò non bastasse, ogni volta che si deve urinare si soffrono dolori tormentosi. Che fare? Si prendano le

COMPRESSE DI ELMITOLO

che con la loro azione battericida ripuliscono a fondo le vie urinarie, favoriscono la guarigione di una infiammazione già sviluppatasi ed eliminano i dolori. L'ELMITOLO è anche un ottimo disinfettante intestinale.

Informarsi dal medico.

Pubblicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

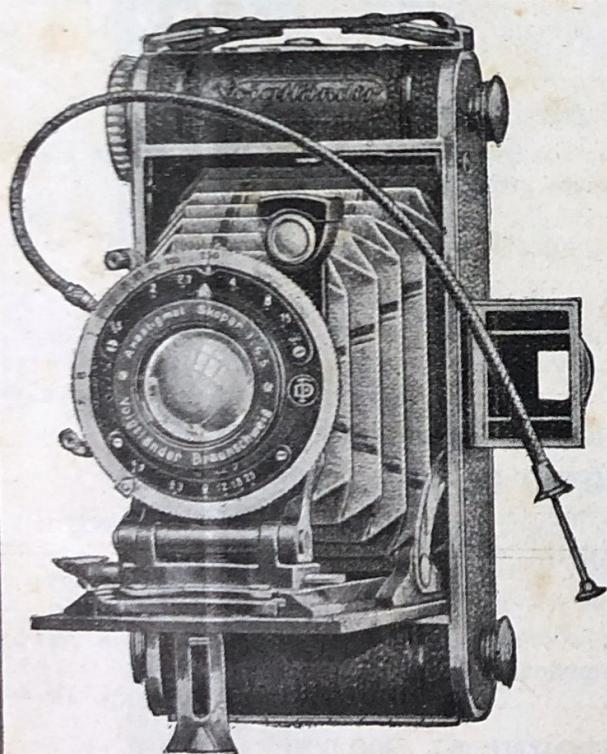
L'Odol si distingue in modo speciale da tutti gli altri dentifrici, per la sua meravigliosa proprietà di depositare sulle mucose della cavità boccale uno strato microscopicamente sottile, ma in pari tempo denso ed antisettico, che agisce ancora per delle ore, dopo aver sciacquata la bocca. Ed è appunto quest'azione prolungata, non posseduta da nessun altro preparato, che dà la certezza a chi si serve giornalmente dell'Odol, che la sua bocca è sicuramente difesa contro l'azione dei parassiti della putrefazione, e delle sostanze fermentative, che distruggono i denti.

APERITIVO

BITTER

CAMPARI

Bitter G. Campari Milano

DAVIDE CAMPARI E C. • MILANO

Chiedere il Catalogo Generale riccamente illustrato che viene spedito gratuitamente dal Rappresentante Generale depositario per l'Italia **CARLO RONZONI** MILANO Via Cappuccio, 16

Voigtländer

Vi presenta la nuova **Bessa** 1:4,5

che offre interessanti novità tecniche di grande praticità:

Apertura automatica dell'apparecchio;

Possibilità di eseguire 8 fotografie 6 x 9 cm. oppure 16, 4,3 x 5,5 cm.;

Facilissimo cambio ed arrotolamento della pellicola anche con le mani inguantate;

Per ottica i due brillanti di Voigtländer: Skopar 1 : 4,5 oppure Heliar 1 : 4,5.

Con Skopar 1 : 4,5 ottur. Enbezet (fino ad 1/100) ed autoscatto **L. 335**
Con Skopar 1 : 4,5 ottur. Compur (fino ad 1/250) ed autoscatto **» 460**
Con Heliar 1 : 4,5 ottur. Compur (fino ad 1/250) ed autoscatto **» 605**

TURISTI, ALPINISTI, AUTOMOBILISTI PROVVEDETEVI DELLE CARTE DEL TOURING!

Ora che siamo nella stagione del diporto turistico e della villeggiatura, non sarà inopportuno richiamare alla vostra considerazione le ottime carte del T. C. I.

La carta turistica per eccellenza, come quella che dà una rappresentazione ampia e particolareggiata delle plaghe più interessanti e frequentate del nostro Paese, è la

GRANDE CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA AL 50.000

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
1°: Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine	L. 4 —	L. 5.50	L. 6.50
2°: Palermo, la Conca d'Oro e dintorni	» 4 —	» 5.50	» 6.50
3°: Il Cervino e il Monte Rosa	» 4 —	» 5.50	» 6.50
4°: La Riviera di Levante da Genova a Sestri	» 4 —	» 5.50	» 6.50
5°: La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio e Sella	» 4 —	» 5.50	» 6.50
6°: Bolzano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
7°: Merano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
8°: Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia)	» 4 —	» 5.50	» 6.50
9°: Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri)	» 4 —	» 5.50	» 6.50
10°: San Martino di Castrozza e le zone adiacenti	» 8 —	» 9.50	» 10.50

Sono notissimi i caratteri e i pregi delle Carte Automobilistiche del T.C.I. In esse le strade hanno una assoluta prevalenza sugli altri elementi geografici e sono disegnate in guisa da poterne distinguere chiaramente la categoria, e contrassegnate dalle indicazioni di distanza e di altimetria. Un ingegnoso sistema di ripiegamento consente la comoda consultazione dei fogli al volante anche con la macchina in corsa.

LA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 IN 2 FOGLI

è particolarmente indicata per i viaggi a lungo percorso da regione a regione

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Per ogni foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10.50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA ... – » » »	» 14 —	» 16 —	» 18.50

LA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 IN 10 FOGLI

oltre al maggiore sviluppo generale, dà una rappresentazione integrale del terreno e fornisce le piante delle città attraversate e gli itinerari per la loro traversata interna ed esterna.

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10.50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – Raccolta completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (*)
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18.50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14.50

Non va poi dimenticata quella che potrebbe dirsi la carta classica del Touring, la

CARTA D'ITALIA AL 250.000 IN 62 FOGLI

la quale, per il suo carattere generico e per la diligenza dell'esecuzione e dell'aggiornamento, riesce utile al turista non meno che allo studioso e all'uomo d'affari.

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
RACCOLTA COMPLETA dei 62 fogli	L. 50 —	L. 55 —	L. 60 —
Un foglio separato	» 1 —	» 1.80	» 2.50
INDICE GENERALE dei nomi contenuti nei fogli componenti la Carta d'Italia	» 5 —	» 8.50	» 12 —

CARTA DI ROMA E DINTORNI AL 200.000

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
con la pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	L. 4 —	L. 5.50	L. 6.50

(*) Oltre alle spese postali.

Chi desidera ricevere l'elenco completo delle Carte del T. C. I. coi nomi dei singoli fogli ed i quadri d'unione ne faccia richiesta mediante semplice biglietto colle iniziali p. C. C.

ALI NEL CIELO

Roma, grande centro delle comunicazioni aeree.

Roma può ormai essere considerata uno dei più importanti nodi aerei d'Europa, vero centro del traffico tra nord e sud, tra est ed ovest. E' un altro primato che la nostra aeronautica ha conquistato nella sua fulgida e gloriosa ascesa voluta dal Duce.

Ben dieci sono le rotte che si partono dall'Urbe in ogni direzione; e su esse svolgono la loro regolare attività quindici linee aeree: la Roma-Genova, la Roma-Marsiglia-Barcellona, la Roma-Gibilterra-Cadice, la Roma-Cagliari-Tunisi, la Roma-Tunisi, la Roma-Napoli-Palermo-Tunisi, la Roma-Brindisi-Atene-Rodi, la Roma-Costantinopoli, la Roma-Tirana, la Roma-Scutari, la Roma-Firenze-Venezia, la Roma-Vienna, la Roma-Milano, la Roma-Monaco-Berlino, la Roma-Siracusa-Tripoli-Bengasi.

Ecco le cifre riassuntive per l'*Aeroporto del Littorio:* sono partiti durante il 1931 apparecchi 835, e ne sono arrivati altrettanti: in tutto 1670. Passeggeri in partenza 2493, in arrivo 2640: in tutto 5133. Di posta e giornali, tra spedizioni e arrivi, kg. 14.733; di bagagli kg. 60.192; di merci kg. 14.579.

All'*Idroscalo di Ostia*, durante lo scorso anno, sono partiti ed arrivati 2346 apparecchi; sono partiti 4272 passeggeri e ne sono arrivati 4226, cioè in tutto 8498; kg. 46.098 di posta e giornali tra spedizioni e arrivi; kg. 100.565 di bagagli; kg. 44.065 di merci.

La bandiera della R. Aeronautica decorata al valor militare.

La bandiera della R. Aeronautica è stata decorata della quinta medaglia d'argento al valor militare con la seguente motivazione:

«Con la perizia, la bravura e l'eroismo dei suoi magnifici «equipaggi ha scritto in ventisei mesi di ininterrotte, aspre e «difficili operazioni, le più belle pagine dello stroncamento «della ribellione in Cirenaica».

Cielo della Cirenaica, novembre 1929-gennaio 1932.

Il ciclo d'attività cui si riferisce la ricompensa è legato alle operazioni della conquista di Cufra (11 novembre 1929-24 gennaio 1932), durante le quali l'aviazione italiana con azione «principale e decisiva» si affermò quale arma di indiscutibile valore ed efficacia anche nei teatri d'operazioni desertici e gebelici.

Ali d'Italia nel cielo dell'Islanda.

Il Maggiore Cagna, con un idrovolante Savoia-Marchetti, ha compiuto, da Orbetello all'Islanda, un volo di circa 4000 chilometri di cui 1300 sull'Oceano dall'Irlanda all'Islanda e precisamente da Londonderry a Reykjavik.

L'«atlantico» Cagna ha traversato le Alpi, la Svizzera, ha costeggiato il Belgio ed ha ammarato ad Amsterdam. Da Amsterdam alla

IL VOLO DEL MAGGIORE CAGNA DA ORBETELLO ALL'ISLANDA.

Scozia ha attraversato il Mar del Nord e quindi con un sol volo ha traversato l'Oceano dall'Irlanda all'Islanda in sette ore.

Il Maggiore Cagna sta compiendo voli di ricognizione in zona polare, anche in relazione ai risultati del recente Convegno Internazionale degli Aviatori Transoceanici per studi ed elementi circa eventuali future linee aeree nell'Atlantico Nord.

Il nuovo motore « Alfa Romeo ».

Ha iniziato le sue prove di volo il nuovo interessante motore *D* a stella, dell'Alfa Romeo, nove cilindri, raffreddato ad aria, con compressore centrifugo e riduttore, che mantiene una potenza di 240 CV sino alla quota di 3000 metri.

Il motore, che ha dato ottimi risultati, è stato piazzato sul biplano « Caproni 109 ».

Borse agli studenti aspiranti piloti.

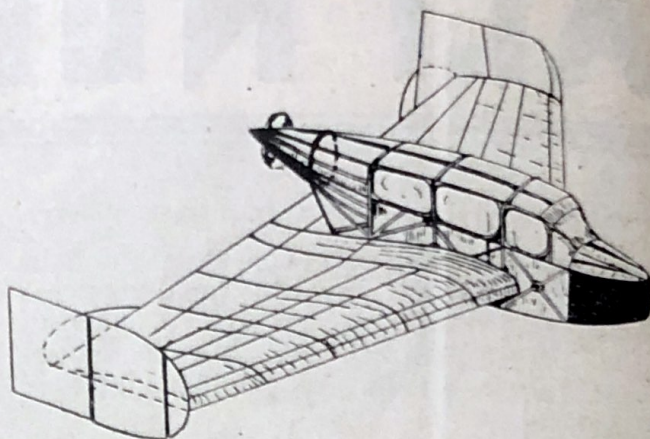
La Cassa di Risparmio di Torino ha offerto la somma di lire diecimila al Gruppo Universitario Fascista di Torino per una fondazione intitolata alla memoria della medaglia d'oro Natale Palli, con distribuzione di dieci borse di studio in favore degli universitari fascisti che si iscrivono alla scuola di pilotaggio aereo, ed un'altra somma per l'acquisto di un aeroplano da intitolarsi al nome del compianto Principe Emanuele Filiberto di Savoia Duca d'Aosta.

Una statistica sullo sviluppo della linea aerea Italia-Rodi.

Nel 1931 furono effettuati nella linea aerea Brindisi-Rodi 84 viaggi di cui 77 compiuti regolarmente e 7 irregolarmente, a causa delle condizioni atmosferiche avverse al volo. Se invece si considera la linea divisa nelle due tappe Brindisi-Atene e Atene -Rodi, di rispettivi km. 700 e 885 e si tien conto del calcolo della regolarità, delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che, su 175 viaggi, uno soltanto fu compiuto irregolarmente. Si rileva quindi una percentuale del 99,40 di regolarità.

Durante il periodo di esercizio non si è avuto a deplorare alcun incidente ai passeggeri ed agli equipaggi. In totale dunque durante il decorso anno furono percorsi sulla linea Brindisi-Rodi km. 95.570 in 583 ore di volo con 374 passeggeri, 749 kg. di posta, 13.786 di bagaglio e 2274 di merci.

Nel campo delle invenzioni.

La vignetta illustra il modello di un nuovo tipo di velivolo ideato da Charles Abriel nel

IL NUOVO VELIVOLO IDEATO DA C. ABRIEL.

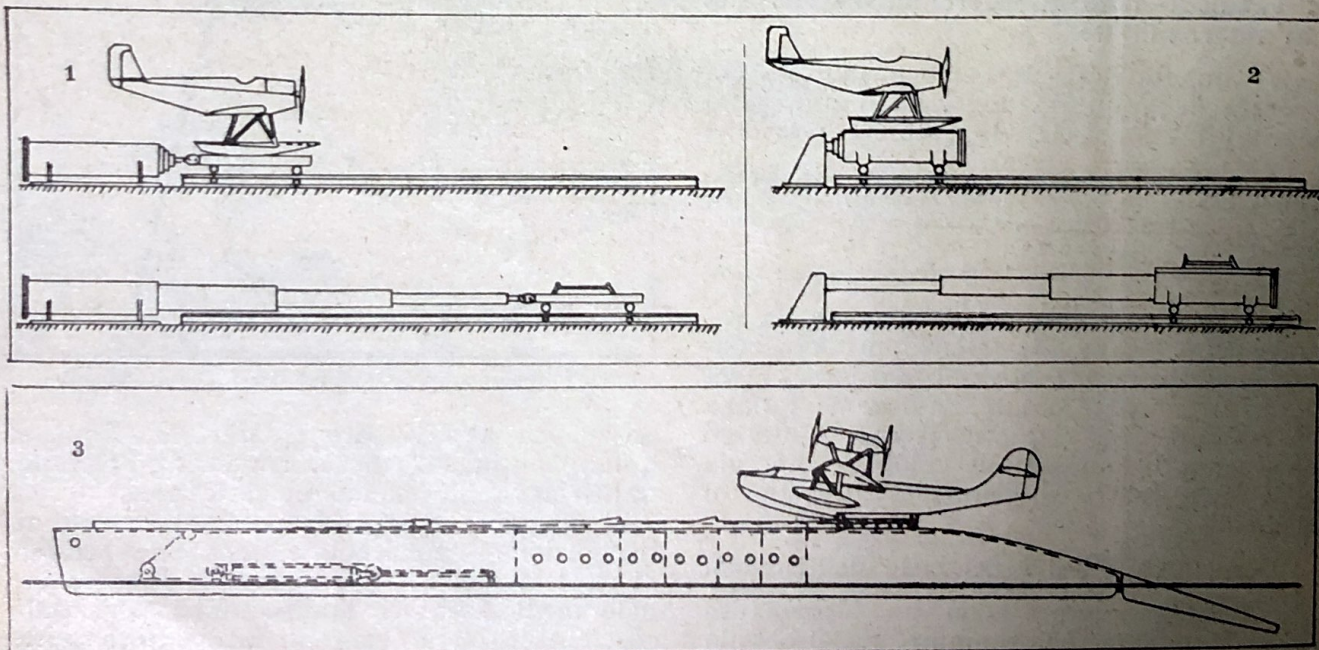
quale sarebbero eliminati tutti i pericoli derivanti da perdita di velocità e che potrebbe quindi atterrare su qualsiasi terreno.

Nuovi dispositivi per il catapultamento dei velivoli.

La ditta germanica Heinkel ha studiato dei dispositivi per il lancio di idrovolanti da bordo di navi o da terra.

La figura 1 mostra la disposizione schematica di un pistone telescopico per la spinta di un carrello sul quale è poggiato un idrovolante.

La figura 2 mostra invece un dispositivo cilindro-motore il quale serve allo stesso tempo da carrello per idrovolanti.

La figura 3 schematicamente illustra un pontone per idrovolanti da 20 tonnellate. Il sistema motore è disposto sotto il ponte a prua. Nella parte poppiera il ponte si inclina e termina con un piano mobile inclinato, il quale serve per poter portare l'idrovolante sulle guide di lancio.

DISPOSITIVI PER IL CATAPULTAMENTO DEI VELIVOLI.

Trecentomila chilometri volati durante il mese di maggio sulle aerolinee italiane.

Durante il mese di maggio, sulle 22 linee di complessivi km. 16.795, sono stati volati, in ore 1911, km. 295.666, trasportando 2125 passeggeri, 19.424 kg. di posta e giornali, 28.328 kg. di bagaglio, 16.095 kg. di merci varie.

Il maggior numero di chilometri volati spetta alla Roma-Siracusa-Tripoli, con 219 ore, e poi alle linee Cagliari-Tunisi con 207 ore, alla Roma-Napoli-Palermo con 169 ore, alla Roma-Firenze-Vienna con 134 ore, alla Roma-Tunisi con 107 ore.

La linea aerea Bengasi-Tripoli nel primo semestre di esercizio.

La linea aerea Bengasi-Tripoli nel primo semestre di esercizio ha avuto il seguente movimento: viaggi in partenza 59; viaggi in arrivo 61. Il movimento totale dei passeggeri e merci è stato il seguente: passeggeri 1176 con una media mensile di 196, posta kg. 3505 con una media mensile di 584, bagagli kg. 13.274 con la media di 2212, merci kg. 6312 con una media di 1052.

Un pallone nella stratosfera a 20.000 metri.

A scopo sperimentale e di controllo, il Prof. Regner, dell'Istituto di Fisica della Scuola Politecnica di Stuttgart, ha fatto compiere ad un pallone da lui ideato, un'ascensione nella stratosfera.

Il pallone constava in realtà di tre palloncini sovrapposti aventi ciascuno un diametro di m. 2,50. L'intero dispositivo sosteneva una navicella protetta contro temperature al disotto dei 60° sotto zero. Essa conteneva diversi strumenti meteorologici a registrazione automatica ed uno speciale barometro per indicare l'altezza esatta raggiunta del pallone.

Partito da Stuttgart, il pallone, che saliva ad una velocità di circa 20 chilometri all'ora, è ricaduto al suolo dopo tre ore nei dintorni di Gerstetten. Esso è penetrato nella stratosfera avendo raggiunto un'altezza di ventimila metri.

Per un aeroporto nel cuore di Londra.

Abbiamo già dato su questa rubrica notizia della progettata costruzione di un aeroporto nel cuore di Londra.

Mentre però i primi studi erano orientati più che altro all'impianto di un aeroporto cittadino, che servisse per stabilire rapide comunicazioni con i grandi aeroporti viciniori alla città (ad esempio Croydon), si ha ora notizia della proposta di due ingegneri ed architetti di Westminster i quali hanno esposto all'Istituto Ingegneri di Londra un progetto relativo alla costruzione di un grande aeroporto nell'interno della città.

L'aeroporto si comporrebbe essenzialmente di una serie di piste cementate, sopraelevate, sostenute da enormi pilastri. Esse si incrocierebbero e sarebbero disposte in maniera da permettere l'atterraggio ed il decollaggio secondo la direzione del vento. Le estremità di queste piste sarebbero riunite fra loro da una strada circolare che comprenderebbe lo spazio riservato allo stazionamento degli apparecchi. Questo aeroporto offrirebbe una superficie di atterraggio di 40 ettari, situata al disopra di qualunque ostacolo circonvicino. Ogni striscia di atterraggio avrebbe una lunghezza di 800 metri e 70 metri di larghezza.

PROGETTO DI AEROPORTO NEL CUORE DI LONDRA.
LA VISIONE DELLE PISTE DI PARTENZA ED ATTERRAGGIO.

La notte, segnali luminosi illuminerebbero ciascuna striscia, mentre i fari di segnalazione disposti sul parapetto della via circolare illuminerebbero la sola striscia situata nella direzione del vento. Se il vento soffiasse tra due strisce, ambedue verrebbero illuminate. Il vento dovrebbe regolare automaticamente l'illuminazione.

Nei pilastri situati sotto la striscia circolare, sarebbero impiantati hangars, magazzini, officine, uffici, ecc.

Dopo un esame accurato dei vari punti della città che meglio si adattano per l'installazione dell'aeroporto di questo tipo, è stato

scelto lo spazio situato al disopra delle coperture delle stazioni di Kings Cross e Saint-Pancras.

E' evidente che un'impresa di questa entità richiederebbe spese enormi. Si stima infatti necessario l'investimento di un capitale di 5 milioni di sterline, ossia circa 350 milioni di lire, ma si è calcolato che la rendita annuale dell'aeroporto centrale sarebbe di 375.000 lire sterline.

Nuovo riflettore per voli notturni.

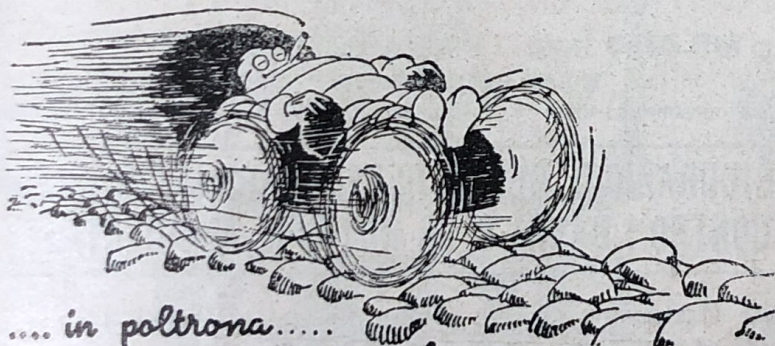
Un nuovo tipo di riflettore per la illuminazione delle grandi rotte aeronautiche americane sulle quali esistono dei servizi regolari di volo notturno, è stato costruito da una fabbrica di Cleveland. Secondo i tecnici aeronautici questo nuovo tipo di riflettore elimina completamente uno dei principali e più lamentati difetti degli altri tipi finora usati, per cui i piloti « sentivano » il fascio luminoso del riflettore prima ancora di poterlo vedere.

Il sistema di funzionamento di questo nuovo tipo di riflettore è basato sull'impiego di due lenti invece che di una sola come nei tipi normalmente usati fino ad oggi, e su una velocità di rotazione pari alla metà di quella degli altri tipi anzidetti.

Secondo le prescrizioni regolamentari attualmente in vigore, ogni riflettore impiegato per la segnalazione della rotta ai piloti degli apparecchi durante il volo notturno, deve lanciare a distanza ed in alto il proprio fascio di luce con una intermittenza costante di dieci secondi tra una emissione e l'altra, cioè sei emissioni al minuto in una stessa direzione. Questo risultato è stato ottenuto nel nuovo tipo di riflettore, facendo ruotare due lenti da cinquanta centimetri, ciascuna tre volte al minuto; negli altri tipi muniti di una sola lente, questa doveva eseguire invece sei giri in un minuto primo.

Un codice aereo sovietico.

Con recente decreto il Comitato Centrale Esecutivo dell' U. R. S. S. ha approvato il codice aereo sovietico che stabilisce le norme generali e disciplina l'aviazione e navigazione aerea civile su tutto il territorio dell'Unione Sovietica.

Il decreto proclama la « piena ed esclusiva sovranità » dello Stato nello strato aereo entro i limiti delle frontiere terrestri e marittime dell' U. R. S. S. e stabilisce, tra l'altro, che i voli di apparecchi stranieri nel territorio sovietico sono ammessi soltanto previa autorizzazione dell'Amministrazione centrale della flotta aerea dell'U. R. S. S., con esatta indicazione del punto d'entrata, dell'itinerario e dei luoghi di atterraggio.

Il III° Congresso Nazionale di studi romani e la Mostra di Roma nel Settecento.

E' stato bandito, a cura dell'Istituto di Studi Romani, il III° Congresso, che avrà luogo in Roma nell'aprile del prossimo anno, e di cui S. M. il Re s'è degnato di accettare l'alto patronato e S. E. il Duce la presidenza onoraria.

Particolare interesse sarà conferito a questo Congresso, dalla trattazione di una questione difficile e importantissima, qual'è quella del rifiorire dello studio e dell'uso della lingua latina come lingua dotta, che rinnovi un vincolo, purtroppo spezzato, tra gli scienziati di tutto il mondo. A tale scopo verrà indetto un Concorso, a cui verranno chiamati, nelle tre apposite distinte sezioni, i più celebrati cultori della lingua latina e gli studenti universitari e liceali. Nè minore importanza rivestirà la discussione sulla celebrazione del non lontano bimillenario augusteo.

Presidenti del Congresso saranno: il Ministro dell'Educazione Nazionale e il Governatore di Roma. La Giunta Direttiva, presieduta da S. E. Vittorio Scialoja, è composta dei seguenti Commissari, ognuno dei quali presiederà una Sezione del Congresso: Prof. Giulio Q. Giglioli (Antichità), S. E. Carlo Calisse (Medioevo), Prof. Antonio Munoz (Rinascimento ed Era Moderna), S. E. Conte Paolo d'Ancora (Era Contemporanea), S. E. Vittorio Scialoja (Discipline giuridiche), Prof. Vittorio Rossi (Letteratura e Filologia), Sen. Federico Millosevich (Discipline Scientifiche). Segretario del Congresso è Carlo Galassi Paluzzi, Preside dei Corsi Superiori di Studi Romani.

Intanto la Commissione ordinatrice della « Mostra di Roma nel Settecento », che ha per presidente onorario S. A. R. il Principe Ereditario, per presidente effettivo il Principe don Urbano Barberini, e per direttore Carlo Galassi Paluzzi, coadiuvati dai più alti esponenti della cultura romana, ha fissato le direttive generali dell'importante e interessantissima manifestazione.

Essa rievocherà i tratti salienti della storia di Roma nel secolo XVIII e renderà un quadro completo e suggestivo della vita romana nel Settecento.

Elementi della costruzione del Sangallo venuti in luce in San Pietro.

Durante alcuni lavori di sistemazione dietro all'abside della basilica di San Pietro, dalla parte del portone della Zitella, fu messo in

luce, al livello dell'antica via delle Fondamenta, un vasto basamento marmoreo che è stato riconosciuto dalla Commissione dei lavori edilizi della Città del Vaticano, sulla scorta dei documenti conservati nell'archivio della basilica, appartenente al periodo della costruzione dell'attuale tempio.

Diversi maestri si succedettero allora nella direzione della fabbrica mutando ogni volta secondo il proprio criterio o la volontà dei Pontefici il piano generale del tempio. Così fece anche Antonio Da Sangallo il quale, succeduto a Baldassare Peruzzi, volle tra l'altro dotare l'abside di un portico che le girasse tutto intorno.

Michelangelo, succedutogli nel 1546, modificò ancora il progetto e abolì fra l'altro il portico intorno all'abside facendo abbattere anche quella parte di esso che già era stata costruita. Nessuno però si curò di distruggerne le fondamenta, che sono appunto quelle ora scoperte.

L'architetto Giuseppe Momo, che è a capo della Commissione dei lavori pubblici in Vaticano, ha stabilito che questi avanzi siano conservati in luce.

Un Museo Criminale a Roma.

È sorto a Roma un singolare Museo, che però non disdice alla terra classica del Diritto: il Museo Criminale. Esso occupa un'ala delle Carceri Nuove, in via Giulia, ed è diviso in tre sezioni: la prima riguarda l'esecuzione del delitto, la seconda l'attività statale per la scoperta e la repressione del delitto, la terza l'esecuzione della pena.

Nei due saloni dedicati alla prima sezione si allineano le armi che servirono a delitti di sangue, gli strumenti dei ladri e dei falsari, gli arnesi dei biscazzieri. In una saletta sono poi esposti gli originali dei bandi, degli editti e delle gride di ogni epoca riguardanti la repressione dei delitti e dell'uso di portare armi. Vi è inoltre una preziosa collezione di libri antichi condannati per eresia o per magia.

In un'altra sala sono esposte una forca e quattro ghigliottine, di cui due provenienti da sedi di Tribunali borbonici e due che furono usate a Roma sino al 1870, ed altri lugubri cimeli, come la berlina, la gogna, la banca della frusta, la sedia della tortura.

Vi sono inoltre cimeli dei più noti banditi e gli oggetti foggiati più o meno clandestinamente dai detenuti: armi fabbricate con chiodi, scarpe fatte con scatole di sigarette, dadi di mollica di pane, lime costruite con aghi riuniti insieme, ecc.

Questa lugubre rassegna, che ha, oltre al valore scientifico, un innegabile effetto di curiosità, è stata voluta da S. E. il Ministro della Giustizia per mettere a disposi-

zione degli studiosi un copioso ed efficace materiale riguardante la criminalità e i suoi problemi.

La più vasta rete di filovie.

La città che possiede la rete più estesa di filovie, ossia di autobus dotati di *trolley*, ma senza rotaie, è Shanghai, ove la prima linea fu istallata nel 1915. Da allora il servizio è andato a mano a mano aumentando sino a raggiungere la cifra di 98 veicoli con 18 miglia di rete.

Sino a questo momento questa è la rete filoviaria più importante del mondo e solo tra breve sarà superata dall'impianto di Chicago, cha avrà 114 veicoli.

La gomma artificiale.

Mentre Edison ed i suoi allievi cercavano di estrarre la gomma dalle piante più svariate — scrive la *Revue Automobile* — alcuni chimici, sull'esempio dei loro colleghi tedeschi, a New York si dedicavano da numerosi anni a costanti ricerche per la preparazione della gomma sintetica. Essi pretendono ora d'avere ottenuto importanti risultati, utilizzando come base l'acetilene, il sale e l'acqua.

Il metodo consiste nella « polimerizzazione catalitica » dell'acetilene in monovinilacetilene, il quale viene trattato in seguito con cloruro d'idrogeno per produrre del « cloroprene ». La gomma è prodotta per mezzo di una polimerizzazione, esattamente controllata, del cloroprene. Detti chimici affermano che la nuova gomma presenta una più grande resistenza all'azione del petrolio e delle paraffine, in confronto della gomma naturale, e che essa può essere vulcanizzata al semplice calore. Tuttavia, al momento attuale, non è ancora il caso di sfruttare industrialmente il nuovo prodotto, al quale è stato dato il nome di « Duprene ».

Una Cappella-Rifugio sull'Etna.

Per iniziativa della Casa Salesiana di Randazzo e della Sezione Etnea del Club Alpino Italiano sarà costruita sull'Etna una Cappella-Rifugio per cui i lavori verranno iniziati nel prossimo anno.

Dedicata ai Morti della montagna, essa sorgerà in uno dei punti più alti del magnifico vulcano, sulla Torre del Filosofo (m. 2917), in modo che possa dominare quasi tutta la Sicilia, e sarà costruita in modo da poter resistere alla violenza del vento, che in quel luogo è abbastanza forte, alle scosse sismiche, trovandosi sotto il cratere centrale, e alla grande quantità di neve, che per sei mesi dell'anno raggiunge una media di tre metri d'altezza.

La Cappella-Rifugio, munita di un faro a luce intermittente, sarà dedicata agli alpinisti

caduti in guerra, e una lapide ricorderà il nome dei Caduti etnei: Menza, Cagni, Knaak, Samperi, Bonaccorsi.

Attaccata al Santuario, una bella stanza sarà adibita a Rifugio, ove più di venti persone potranno trovare ricovero senza spesa alcuna.

Dalla Torre del Filosofo, distante dall'Osservatorio poco più di un centinaio di metri, si gode un panorama meraviglioso su tutta la Sicilia e le Calabrie; e sul mare, al tramonto, si vede proiettare il famoso cono d'ombra. Si vuole che in questo luogo fosse la dimora del filosofo Empedocle e che vi sorgesse un'ara pagana. Ancora oggi si osservano pochi avanzi, in mattoni e lava, di una costruzione romana.

Un archivio fotografico coloniale.

L'Istituto Coloniale Fascista ha inviato ai propri corrispondenti residenti in Colonia un comunicato riguardante la costituzione di un archivio fotografico coloniale, limitato per ora alle Colonie di nostro diretto dominio. Questo archivio, aggiornato e completo nelle varie materie, sarà a disposizione di tutti quei soci e di quegli studiosi che vorranno prenderne visione.

La sua costituzione rientra nel quadro delle attività che da qualche mese l'Istituto Coloniale Fascista va svolgendo a favore della propaganda coloniale. Fra tali attività vanno ricordate le seguenti: l'accordo con la Presidenza dell'Associazione Nazionale Combattenti per svolgere una opportuna propaganda nel seno dell'Associazione stessa; con i Fiduciari provinciali dell'Associazione Volontari di Guerra per lo stesso scopo; con il Commissariato del Turismo per le Crociere in Colonia; con i principali Istituti Coloniali Esteri per lo scambio di pubblicazioni e di materiale di propaganda; con le maggiori Case Editrici Italiane per la diffusione delle opere di carattere coloniale.

La Prima Biennale Internazionale d'Arte Fotografica.

La Federazione Fascista autonoma degli artigiani d'Italia è stata autorizzata ad indire la prima riunione biennale internazionale d'arte fotografica che avrà luogo in Roma dal 1° novembre al 31 dicembre 1932, con la partecipazione dei fotografi di tutto il mondo. La Mostra si divide in quattro sezioni: ritratto e studio del nudo; paesaggio; natura morta; fotografia pubblicitaria.

Il nome di Dante ad una località della Somalia Italiana.

La località di Hafun sulla Costa Rocciosa, dell'Oceano Indiano, nella Somalia Italiana, ha assunto la denominazione di *Dante*.

Anno XXXVIII **Sommario del Fascicolo di Settembre** **N. 9**

Abbonamento per il 1932 (luglio-dicembre): L. 9,50 (Estero, L. 18,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 9

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 637 alla 717 e del notiziario dalla pag. 329 alla 369.

Settembre 1932
(Anno X)

LA « FUCINA » LAVORA

La "Guida dell'America Latina,, del T.C.I.

Sta per uscire un volume, anzi due nuovi volumi delle Guide del Touring...

Che cosa è accaduto? Si sono allargati i confini del Regno? All'Italia è stata riconosciuta qualche nuova Colonia?

No, almeno per ora.

I due volumi hanno una storia breve, ma interessante.

Nel 1927 il senatore Mangiagalli — che Milano ricorderà sempre come l' illustre scienziato, l'attivo Podestà, il fondatore del suo Ateneo; e il Touring Club Italiano come il suo fedele Consigliere — intraprese un viaggio nelle Repubbliche del sud-America. Aveva 77 anni, ma ancora una robustezza giovanile e una lucida mente che gli consentivano di affrontare i disagi del viaggio e di soddisfare le molteplici curiosità, che abbracciavano non soltanto le bellezze naturali, ma gli usi, le istituzioni, le opere di cultura nelle quali il suo occhio sperimentato penetrava con esame competente e spesso con giustificata ammirazione.

Tornando fra noi, prima di ogni altra cosa, egli ci disse come, non ostante le ospitalissime accoglienze di americani e di italiani, fosse stato per lui un vero impaccio il non poter disporre di una Guida, come quelle che sono di così prezioso aiuto per chi visita l'Italia. E propose senz'altro che il Touring supplisse alla lacuna, in nome di quel vincolo che ci unisce alla stirpe latina da cui l'America meridionale è popolata, e soprattutto di quell'altro indistruttibile vincolo che ci lega ai milioni di italiani e figli di italiani che vissero e vivono in quel continente.

La proposta raccolse — e come poteva essere diversamente? — un pronto consenso e fu messa subito allo studio. Ma, purtroppo, l'illustre e da noi sempre ricordato proponente non doveva vederla attuata, ancor che spesso riprendesse fra noi a parlarne.

Gli è che purtroppo molte cose belle e buone si formano nella nostra volontà: ma si arrestano davanti a ostacoli, che spesse volte si riassumono in uno, ma non facilmente superabile: quello economico.

Gli studi ci avevano rivelato l'ingente spesa a cui saremmo andati incontro per far opera degna del Touring e ancor più del nostro Paese. Non ci dissimulavamo le difficoltà tecniche a cui un lavoro, che doveva svolgersi in un campo così singolare, e lontano, e in gran parte nuovo per noi, sarebbe andato incontro: ma sapevamo di poter contare su preparatissimi redat-

tori del nostro Ufficio Guide (ci basti ricordare il dott. Grigioni, che da 17 anni vi esercita una magnifica attività, e per questo volume fece un soggiorno di dieci mesi nell'America del Sud) e su infinite collaborazioni di qua e di là dall'Atlantico: collaborazioni che sono ricordate nelle prime pagine del volume stesso. Invece il problema del finanziamento (i lettori ne hanno una giusta idea? pensino al prezzo unitario delle « Guide Baedeker », « Joanne », ecc.) non appariva solubile se non grazie a qualche intervento estraneo. E l'intervento venne poderoso, risolutivo, da parte di quelle Compagnie italiane di Navigazione, i cui mirabili colossi solcano continuamente l'Atlantico, vero legame vivente fra quelle terre d'oltre Oceano e l'Italia: gloriosa affermazione delle nostre antiche preminenti tradizioni marinare; quelle Società che agivano sotto i nomi di Cosulich, Lloyd Sabaudo, Navigazione Generale ed ora si sono strette in un poderoso consorzio, dal fatidico nome: Italia!

Esse compresero il valore di un così elevato dono spirituale ai Paesi che sono la meta dei loro fortunati viaggi: vollero farne il contraccambio dell'amichevole accoglienza che la loro bandiera trova nei grandi porti sudamericani, ed acquistarono tutta la prima edizione della Guida in lingua spagnuola, per farne omaggio ai viaggiatori che vi sono diretti a bordo delle loro navi e anticipar loro, per quanto lo può fare un libro ricco d'ogni sorta di notizie, da quelle di ordine pratico a quelle di ordine culturale, la conoscenza dei Paesi che vanno a visitare.

La barriera era superata: e il Touring si accinse colla consueta alacrità a tradurre in atto il suo disegno, rendendo omaggio all'intelligente comprensione degli organi dirigenti della Società « Italia ».

Quali siano le direttive del volume, che troverà, speriamo, liete accoglienze di là e di qua dall'Oceano (perchè ne esce contemporaneamente l'edizione italiana) si può sommariamente apprendere dalla prefazione che qui integralmente riportiamo.

Il Touring Club Italiano, che ha un numero di Soci uguale alla centesima parte degli abitanti d'Italia, e cioè circa 420 mila, intraprese, or sono diciotto anni, a pubblicare una *Guida d'Italia* che, traendo insegnamento dalle collezioni esistenti, Baedeker, Joanne, Muirhead ecc., procurasse di superarle con una maggiore comprensione di dati e di cognizioni, così che essa non riuscisse soltanto un manuale per il viaggiatore, ma uno strumento di cultura fra i più capaci di diffondere la conoscenza del Paese, sotto ogni aspetto: geografico, storico, artistico, economico; uno strumento alla cui capacità divulgativa contribuisse nel modo più efficace la larghissima diffusione, automaticamente ottenuta col distribuirla gratuitamente, in ragione di un volume all'anno, a tutti i membri del Sodalizio. Si raggiunsero così fantastiche tirature, e un complesso che sale a circa 5 milioni di volumi.

(fot. G. Bourquin)
IL GRANDIOSO SALTO DI SAN MARTIN, NELLE CATERATTE DELL'IGUAZÙ.

La larga esperienza maturata nel corso del lavoro, resa più sicura e fruttuosa dall'impareggiabile contributo di ingegno, di studio, di diretta collaborazione che vi

(*fot. A. Grimaldi*)
BUENOS AIRES - LA PLAZA COLON, COL MONUMENTO AL GRANDE NAVIGATORE, OPERA DI A. ZOCCHI.

diede il suo autore, Luigi Vittorio Bertarelli, a cui il Touring Club Italiano riconosce il merito delle sue maggiori fortune, parve suscettibile di più larghe applicazioni. In un campo analogo essa aveva condotto a un magnifico risultato. Prima di pubblicare i 17 volumi della Guida d'Italia, il Touring aveva dotato il nostro Paese di una carta alla scala di 1:250.000 in 62 fogli che, introdotta col metodo già indicato nella maggior parte delle famiglie italiane, era stata prezioso sussidio per il turismo, ma anche alimento il più nu-

(*fot. A. Grimaldi*)
IL GAIO E ANIMATO ASPETTO DELLA «RAMBLA» DI MAR DEL PLATA, LA GRANDE STAZIONE BALNEARE DELL'ARGENTINA.

IL PARCO NAZIONALE DEL SUD ARGENTINO.
(RIPRODUZIONE DELLA CARTINA INCLUSA NELLA GUIDA DELL'ARGENTINA, DEL PARAGUAY E DELL'URUGUAY).

tritivo per la conoscenza del nostro Paese.

La vasta preparazione redazionale e tecnica, resa necessaria dalle varie fasi di quel lavoro, fu tesorizzata per costituire l'Istituto

(*fot. Hahn*)
VISTA DEL LAGO MORENO, IN PRIMO PIANO, E DEL LAGO NAHUEL HUAPI, NEL GRAN PARCO NAZIONALE DEL SUD ARGENTINO.

Cartografico del Touring, attrezzato a più vaste imprese. E all'impresa massima, in materia cartografica, esso si accinse quando, sempre sotto la direzione di L. V. Bertarelli e con la collaborazione dei più qualificati cultori della scienza geografica, primo fra tutti Olinto Marinelli, deliberò l'esecuzione del grande Atlante Internazionale del Touring

(*fot. Hahn*)
IL MASSICCIO DEL TRONADOR COI SUOI IMPONENTI GHIACCIAI, NEL GRAN PARCO NAZIONALE DEL SUD ARGENTINO.

SIERRE GRANDE E PICCOLA DI CORDOBA. (RIPRODUZIONE DELLA CARTINA INCLUSA NELLA GUIDA DELL'ARGENTINA, DEL PARAGUAY E DELL'URUGUAY).

Club Italiano, opera che costò dieci anni di lavoro e più milioni di lire, ma giunse a tal grado di perfezione da imporsi all'ammirazione dei geografi di tutto il mondo, riscuotendone plausi solenni, riconoscimenti aperti, onori ambitissimi.

Sarebbe stato altrettanto naturale che il Touring avesse sfruttato l'acquisita capacità per dar vita a una Collezione di Guide che venisse a mettersi al fianco di quelle già citate e salite in giusta fama: oppure le integrasse dedicandosi a descrivere quei Paesi che, forse perchè il turismo era ancora nascente nei loro riguardi, non erano stati compresi nelle loro serie.

Ma il T. C. I. non è una casa editrice nel significato che si dà comunemente a questa locuzione; esso mette alla base di ogni manifestazione uno spirito nazionale, non inteso in senso gretto ed egoistico, ma quale elementi animatore della sua multiforme attività. Volle l'Atlante Internazionale come un'affermazione della capacità italiana in un campo nel quale eravamo tributari degli stranieri, e intraprende ora la pubblicazione di questa Guida dell'America Latina per un sentimento di simpatia e di amicizia verso quegli Stati da cui lo separa la larga distesa dell'Oceano, ma a cui lo uniscono la comunanza del ceppo che ha le sue radici nell'antica Roma e poderosi apporti di lavoro manuale e intellettuale e scambi di relazioni culturali e secolare ospitalità accordata nel passato a larghissime masse di nostri figli, a cui Dio ha dato troppo ristretti confini per il loro crescente numero, troppo scarse risorse per i loro elementari bisogni, troppo angusto campo per la loro infaticabile operosità.

Una Guida turistica degli Stati dell'America Latina era consigliata appunto dalla mancanza di opere che non fossero di troppo inferiori alle comuni esigenze dei viaggiatori, sia nazionali sia stranieri, e alle elevate aspirazioni di una più vasta e accessibile conoscenza del loro Paese, che è legittimo supporre in tutta la parte colta degli abitanti. Ma era anche suggerita dai progressi che il

(*fot. G. Bourquin*)

SUGGESTIVE FORME DI EROSIONE PRESSO EMPEDRADO, NELLA PROVINCIA DI CORRIENTES (ARGENTINA).

turismo va compiendo in quasi tutti gli Stati, anche in quelli in cui si rivela per ora quasi soltanto come un'aspirazione, in attesa che gli siano creati i mezzi; particolarmente le larghe vie, adatte al trionfale cammino dell' automobilismo che in Paesi scarsi di ferrovie va operando una rivoluzione dei trasporti. Segno eloquente di tale tendenza è il sorgere e il fiorire di associazioni consorelle alla nostra (*Touring Club Argentino, Uruguayo, Peruano, do Brasil, Ecuatoriano* e la promettente *Federación Sudamericana de Turismo,* con sede a Buenos Aires) a cui mandiamo anche da qui un fraterno saluto augurale.

Per stare solo ai tre Stati descritti in questo volume, notiamo che la prima ferrovia nell'Argentina fu inaugurata il 30 agosto 1857; al compiersi del primo secolo dell'indipendenza del Paese, nel 1910, lo sviluppo delle ferrovie era di 27.994 km.; oggi si avvicina a 40.000 km., cifra considerevole presa assolutamente e in rapporto col resto dell'America Meridionale, ancor che scarsa rispetto all'estensione dell'Argentina. La navigazione nei grandi fiumi, vietata per ragioni politiche per vari decenni, ha assunto da non molto un considerevole sviluppo; le strade, già a fondo naturale, solo da pochi anni si vengono costruendo a macadam o in asfalto attorno alla capitale federale e nelle più ricche province. L'Argentina è dunque un Paese che si è aperto al turismo da poco tempo e non completamente; se oggi un viaggiatore va con non grave spesa e in breve tempo alla Terra del Fuoco, al Parco Nazionale del Sud, alle Ande di Mendoza, agli altipiani del territorio di

(*fot. Kohlmann*)

INDIO DELLA PATAGONIA.

(*fot. Kohlmann*)
UN GREGGE NEL TERRITORIO DI SANTA CRUZ, DI CUI LA PASTORIZIA BRADA COSTITUISCE LA MAGGIORE ATTIVITÀ ECONOMICA.

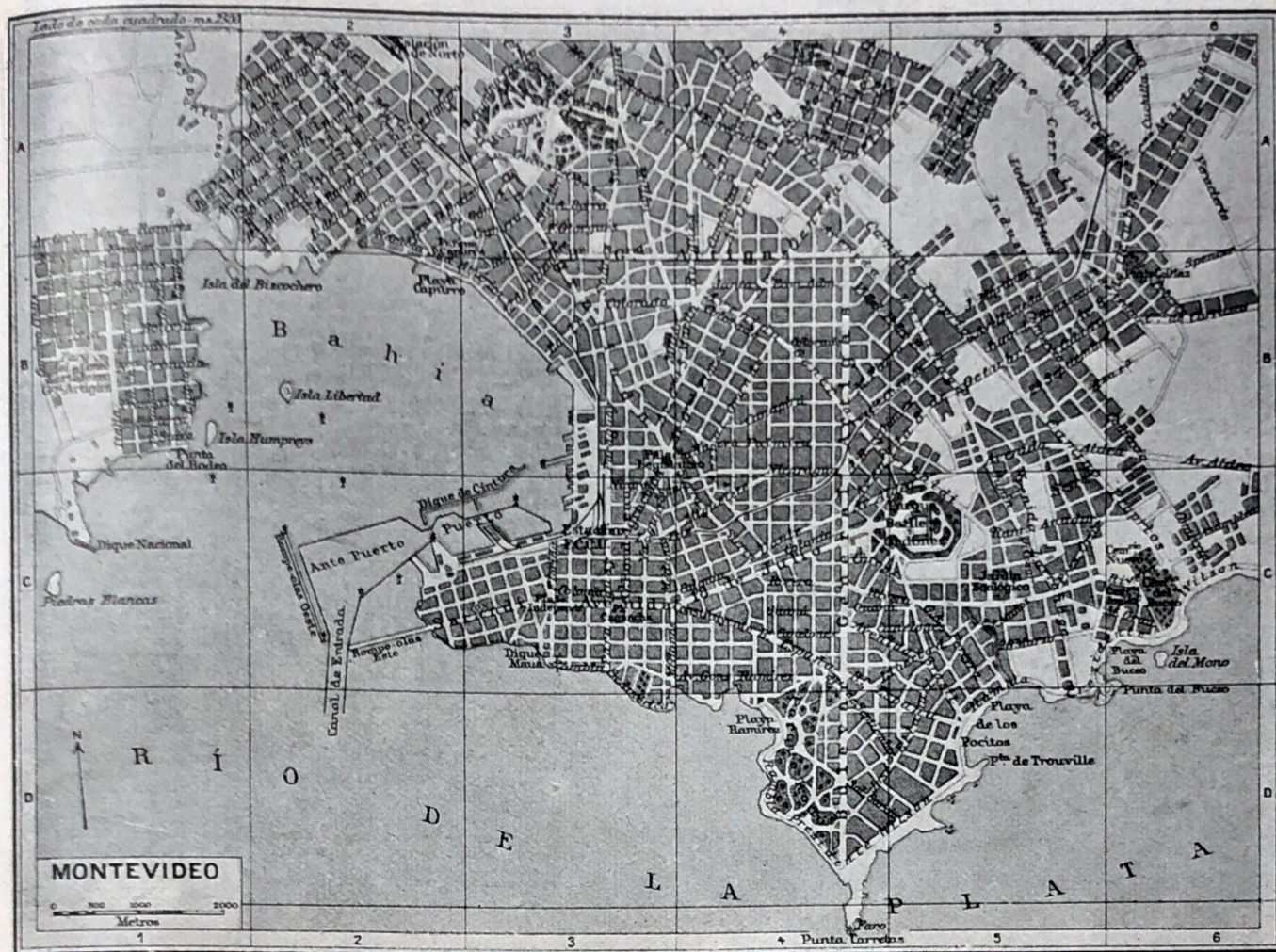
Los Andes e di La Quiaca, alle sierre di Cordoba, alle Cascate dell'Iguazú; molte altre bellezze della terra argentina, quali i laghi andini a sud del Nahuel Huapì, molte valli e quasi tutti i paesi della Cordigliera, rimangono preclusi al turista ordinario. Ma certamente non lo saranno per molto tempo.

Anche il Paraguay si è da poco iniziato al turismo con la recente inaugurazione della ferrovia Encarnacion-Asuncion e coi buoni servizi fluviali lungo l'Alto Paranà e lungo il fiume Paraguay fino al cuore del Brasile.

Riguardo all'Uruguay, quantunque la sua simpatica capitale e le bellissime stazioni balneari sul rio de la Plata siano da tempo note e apprezzate dai turisti, il resto della fiorente repubblica, non ricco di eccezionali bellezze paesistiche ma interessante per le sue quasi illimitate possibilità agricole e pecuarie e per il suo aspetto arcadico, viene aprendosi soltanto ora alle correnti turistiche, non tanto con la sua rete ferroviaria sempre più fitta, quanto col rapido svilupparsi di belle carrozzabili.

Mentre scriviamo queste note, una paralisi si è manifestata nel turismo internazionale europeo e non ne sono rimasti immuni neanche gli Stati sudamericani. La speranza che al principio dell'opera ci sorreggeva, di vedere la nostra Guida apprezzata non solo dagli abitanti delle repubbliche, ma anche da forti gruppi di turisti europei invogliandoli con la descrizione di tante bellezze, è per ora impallidita. Ma che importa? tutta la storia sta a provare che a ogni periodo di contrazione succedono periodi di espansione; e vengano presto! e tanto meglio se troveranno già pronto in questo volume uno strumento della ripresa.

Agli Italiani e figli di Italiani
che popolano l'America Meridionale.

Il figlio che, per fondare una nuova famiglia, lascia la casa paterna, non tronca con essa i vincoli di affetto e si gloria delle sue fortune. Ma quando la casa paterna si chiama l'Italia! madre di civiltà alle genti, inesauribile nel suo contributo di attività ai popoli, risorgente dopo ogni calamità, ricca del suo presente, sicura del suo avvenire. Voi, che siete discesi da padri italiani, per poco che conosciate la storia del passato e quella in corso, dovete sentirvi orgogliosi di così nobile origine, così come l'Italia è orgogliosa di voi, quando considera la somma di lavoro che nei secoli avete prodigato anche a beneficio dei Paesi che vi hanno ospitato. Del resto, basta che a voi giunga il richiamo, o della Patria che si accinge a riconquistare i suoi confini, o di messaggeri della sua civiltà che

PIANTA D'INSIEME DI MONTEVIDEO. (RIPRODUZIONE DELLA CARTINA INCLUSA NELLA GUIDA DELL'ARGENTINA, DEL PARAGUAY E DELL'URUGUAY).

sfidano la immensità dell'Oceano sorvolandolo più col forte cuore che colle robuste ali, ed ecco subito insorgere nei vostri generosi animi il profondo insopprimibile amore e chiamarvi al sacrifizio o al trionfo.

A voi la nostra grande Associazione Nazionale non da oggi rivolge pensieri e affetti o meglio, com'è sua usanza, pratiche dimostrazioni di interessamento. Da ben nove anni pubblica una ricca rivista illustrata: « Le Vie d'Italia e dell'America Latina » in cui sono disvelati a voi, non meno che ai regnicoli, i Paesi che ora abitate, i loro prodotti e le opere che li nobilitano; e sono poi richiamati alla vostra memoria e al vostro sentimento paesi e opere della sempre vostra Italia. Ora vi si fa innanzi con questo volume, che vorrebbe creasse un legame più stretto fra argentini, paraguayani, uruguayani e voi, loro concittadini d'adozione, e l'Italia; e anche vi desse un concetto un poco più preciso di questa nostra Associazione, che vive e prospera da ormai trentott'anni, senza mai essersi proposta altri fini che non fossero quelli di giovare alla cultura, all'accostamento spirituale di tutti i figli della nostra Patria, dovunque essi l'onorino coll'ingegno e col lavoro: e per questo ha acquistato fra le consorelle, oltre all'incontestabile primato numerico, un'autorità riconosciuta e simpatie sempre più diffuse.

G. BOGNETTI.

LA GUIDA DELL'ARGENTINA DEL PARAGUAY E DELL'URUGUAY

viene ceduta ai Soci del Touring alle seguenti condizioni:

Edizione italiana: alla Sede del T. C. I. **L. 25;** in Italia e Colonie **L. 27,** all'Estero, **L. 29.**

Edizione spagnola (uscirà nella prima quindicina di settembre): alla Sede del T. C. I. **L. 30;** in Italia e Colonie **L. 32,** all'Estero **L. 34.**

VILLA ROSEBERY - LA GRANDE FORESTERIA.

VILLA ROSEBERY

E' STATO osservato che i dintorni di Napoli, così pieni di bellezze incomparabili, non hanno numerose e ricche ville che corrispondano a tanto splendore e a tanta magnificenza. Grandiose ville storiche, quali s'incontrano così di frequente a Roma, in Toscana, in Lombardia, nel Veneto, veri palazzi dalle grandiose strutture architettoniche che il capriccio o il desiderio di un principe o di un banchiere faceva sorgere qua e là ove più amena era la pendice di un colle o più folta l'ombra di un bosco, a Napoli, è assai raro trovarne. Le fabbriche costruite a Posillipo e sul Vomero alla fine del Settecento, più che dalla ricchezza dell'ornamentazione, dal vasto disegno di parchi o di giardini, trassero la loro rinomanza dalla amenità dei luoghi e dalla mitezza di un clima che permetteva la più lussureggiante e rapida vegetazione. Ma la villa che gli eredi di Lord Rosebery hanno donato al Capo del Governo, per destinarla all'uso che riterrà più opportuno, è una delle poche costruzioni di Posillipo la quale per la sua bellezza e per le sue memorie sia davvero degna di nota.

Posta su di una pendice della collina che con dolce declivio digrada verso il mare, essa è composta di tre villini — la piccola, la grande foresteria e la Casina Reale — dalle linee semplici ed eleganti. I viali che dànno accesso ai fabbricati si snodano graziosamente in curve tortuose, interrotti da terrazze con rampe e gradinate. Il parco secolare che circonda la villa è vasto, popolato di elci, di querce, di conifere, intorno ai cui robusti e vecchi tronchi si abbarbica tenace l'edera. Viali numerosi fiancheggiati da aiuole fiorite conducono a ombrosi recessi, dove nel verde denso del fogliame biancheggiano erme e tempietti. Una comoda gradinata comincia dalla Casina Reale e conduce al mare. La serra di Villa Rosebery costituisce una delle sue più

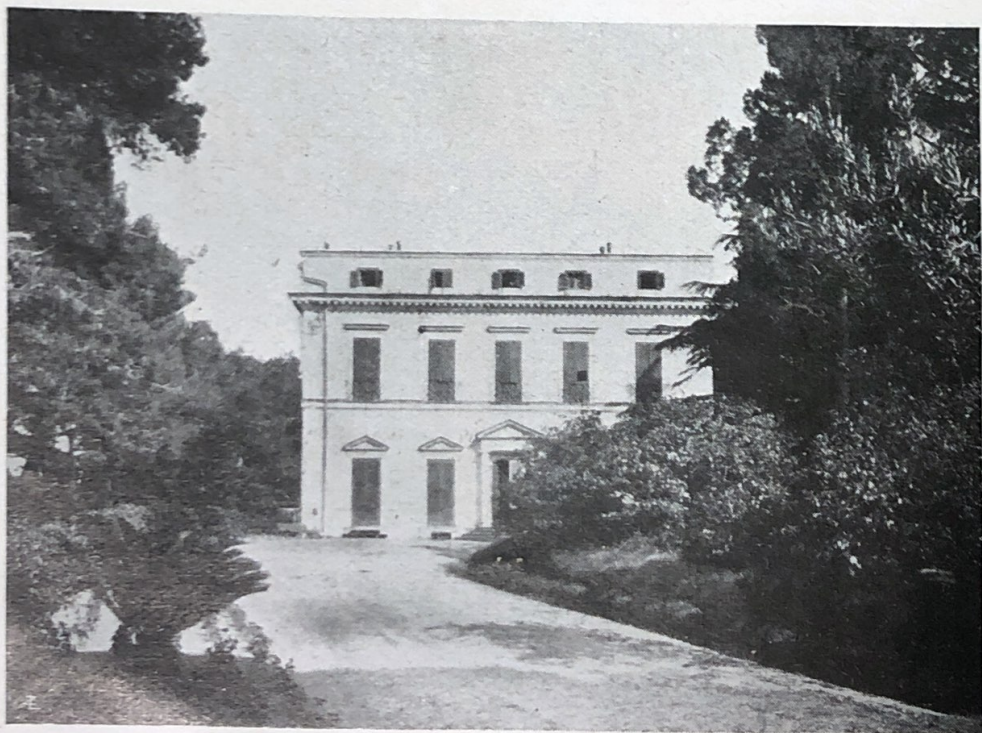
VILLA ROSEBERY - TERRAZZA DELLA CASINA REALE.

pregevoli caratteristiche: vi si coltivano piante rarissime, e ogni sorta di fiori sono disseminati ovunque nell'ampio bellissimo parco che ricopre l'estrema punta di Posillipo col verde manto dei suoi alberi secolari. Dalle ampie terrazze l'occhio spazia e si posa sull'incantevole panorama del golfo di Napoli. La Casina Reale — così chiamata perchè appartenne a Luigi di Borbone, conte d'Aquila fratello di Ferdinando IV — si presenta tutta bianca allo sguardo, semplice di architettura con un piccolo ed armonioso portico.

Verso la fine del secolo XVIII la villa fu acquistata da Maria Antonietta Serra, Principessa di Gerace, che vi spese ingenti somme per abbellirla e renderla una vera dimora principesca. Qui, mentre più brillante era la vita della Corte borbonica, si adunava la società elegante napo-

VILLA ROSEBERY - TEMPIETTO NEL PARCO.

VILLA ROSEBERY - LA SERRA.

letana per trascorrervi ore di guadio in feste e ricevimenti, e i saloni, che ancora in parte conservano la suppellettile e la decorazione del tempo, videro fasti e splendori regali. In questa villa veniva di frequente Emma Lyona e della celebre avventuriera si conserva tuttora un curioso ricordo. Sulla parete di una stanza a pianterreno vi è un dipinto del pittore Tischbein, rappresentante una battuta di caccia nel bosco reale di Persano. In primo piano Ferdinando IV, vestito da cacciatore, ha al suo fianco il Marchese di Pescara; più addietro, in piedi o seduti, stanno numerosi personaggi del seguito di cui si leggono i nomi in una lunga targa attaccata alla cornice: il Duca di Sussex, il Cavalier Cordua, il Cavalier Brancaccio, il Conte di Saponaro, il Duca di Castagneto. Al gruppo dei cacciatori fa riscontro uno sciame di bel-

VILLA ROSEBERY - CASINA REALE (PARTE POSTICA).

VILLA ROSEBERY - LA GRANDE FORESTERIA.

le signore: la duchessa Serra di Cassano, Maria Luisa Granduchessa di Toscana, la regina Maria Carolina seduta in prima fila, quasi a un posto d'onore, e la bellissima Emma in un sontuoso abito color rosa a mezze maniche.

Fra tutte quelle dame essa sola ha sul capo un berretto frigio, di un color rosso fiammante. Probabilmente la bella Emma, facendosi rappresentare imberrettata a quel modo, tra Ferdinando IV e Maria Carolina, volle mettere in caricatura la simbolica figura muliebre che in quei momenti era la minacciosa intestazione di tutte le carte ufficiali della Repubblica Francese. Bruna bella e procace, la celebre amica di Orazio Nelson è rappresentata in questo dipinto nel pieno trionfo della sua bellezza. Se in quei momenti una indovina le avesse predetto la sua terribile fine, ella avreb-

VILLA ROSEBERY - BELVEDERE CON MAIOLICHE DEL SEC. XIX.

VILLA ROSEBERY : LA PICCOLA FORESTERIA VISTA DAL MARE.

be riso. Eppure colei che, tratta dalla oscurità di una taverna, divenne la moglie dell'Ambasciatore inglese alla Corte di Napoli, la confidente di Maria Carolina, la donna adorata dall'eroe di Trafalgar, morì di stenti e di miserie sullo strame di una stalla. La villa, acquistata in seguito dal Principe don Luigi di Borbone Conte di Aquila — un vero gaudente — spalancò le sue porte ad Amina Boschetto, uno degli astri più fulgidi del Teatro S. Carlo.

La diva — apprendiamo dal Di Giacomo — a cui si apersero le porte di quella casa remota, non era bella, ma così vivace, così intelligente, così spiritosa e piacevole da giustificare l'incendio che per lei non tardò ad accendersi nel cuore dell'impenitente per quanto barbuto principe Don Luigi. Venuta la bufera del '60 l'agile alunna di Tersicore pensò bene di piantare in asso il suo protettore e di accettare le generose offerte del banchiere Stolte che le donò un palazzo a Portici. La villa di Posillipo fu venduta a un francese, il signor De La Haude, il quale a sua volta la cedette a Lord Archibald Philips Primrose Conte di Rosebery nato nel 1847 morto tre anni or sono, nel 1929. L'insigne uomo di Stato, che fu due volte Ministro degli Esteri con Gladstone e poi Primo Ministro, ritiratosi dalla vita politica, venne a stabilirsi a Napoli. Grande amatore di arte, noto a tutti gli antiquari e a tutti i rivenduglioli di cianfrusaglie che popolavano alcune caratteristiche viuzze partenopee, il ricchissimo Lord riuscì a formare una preziosa raccolta di quadri, di sculture e di stampe, specialmente interessanti per la storia dell'arte e dei costumi napoletani. Morto Lord Rosebery, la villa ospitò nelle sue brevi dimore estive l'ambasciatore britannico presso il Quirinale. E il Consolato Inglese che l'ha finora avuta in consegna ha saputo con vigile cura mantenerla in uno stato di conservazione degno del suo passato, del suo decoro e della sua bellezza.

ALFONSO FRANCIOSI.

(*Le illustrazioni che ornano questo articolo, sono state gentilmente favorite dalla R. Soprintendenza all'Arte Medioevale e Moderna della Campania, alla quale porgiamo il nostro sentito ringraziamento*).

(fot. M. Gabinio)

FIG. 1 - L'ORRIDO DI FORESTO, VISTO DALL'ESTERNO, CIRCA ALL'IMBOCCO PRESSO IL PAESE. — È EVIDENTE, SOPRA IL PAESE, LA MAMMELLONATURA E LA LEVIGATURA DELLA ROCCIA CALCAREA, PER AZIONE GLACIALE.

GLI ORRIDI DI FORESTO E DI CHIANOC

(VAL DI SUSA)

L'UOMO ha una vita così breve ed il processo dei fenomeni geologici è invece così lungo, che egli stenta a credere che certe grandiosità della Terra siano attribuibili a semplici fattori comuni, non potendo facilmente immaginare che la somma di piccole azioni continuate per milioni di anni possa dare risultati tanto giganteschi. Così quando il geologo, interrogato sull'origine delle nostre grandi valli alpine, risponde essere queste dovute essenzialmente alla semplice azione erosiva delle acque superficiali, un sorriso di incredulità appare spesso sul volto dell'interrogante, che avrebbe forse preferito una spiegazione di carattere straordinario a base di terremoti, lacerazioni, sprofondamenti e simili cataclismi.

Per convincere della semplicità del Grande, esaminiamo una valletta alpina secondaria, dove la relativa piccolezza dei fatti può meglio permettere la compreensione derivante dalla diretta visione dell'assieme e dalla constatazione reale di causa ed effetto.

Esaminiamo per esempio, sul fianco sinistro di Val di Susa, la valletta del Rocciamelone, risalendola dal bassopiano di Foresto (verso i 460 m.) sino alla cima del Rocciamelone (3538 m.), cioè per un dislivello di oltre 3000 metri. Constatiamo così che la grande montagna è costituita dapprima, alla base, da potenti formazioni calcaree (Calcari marmorei, Calcescisti, ecc.); poi, sulla linea da M. Ciarmetta-Roccia Tre Cresti al Gran Bec, da svariate e compatte Pietre verdi (Serpentine, Anfiboliti, ecc.); più in su, attraversati diversi Scisti cristallini, ricompaiono, verso Cà d'Asti

(fot. M. Gabinio)

FIG. 2 - L'ORRIDO DI FORESTO, FOTOGRAFATO DA LONTANO, PER FAR VEDERE: IL SUO BACINO IMBRIFERO IMBUTIFORME (SU CUI TORREGGIA IL ROCCIAMELONE), IL SUO ORRIDO SOLCO TORRENZIALE E POI LA SUA VENTAGLIFORME CONOIDE DI DEIEZIONE SU CUI SI STENDE IL PAESE DI FORESTO.

potenti banchi calcarei; ed infine la grande piramide terminale del Rocciamelone si chiude con una potente serie di Calcescisti. Tutta questa immensa pila di strati rocciosi si sussegue regolarmente per oltre tremila metri, sempre con inclinazione verso il nord ovest circa. Il geologo comprende, per vari fatti che è qui inutile esporre, che la regolarità di questa immensa pila rocciosa non è che apparente, risultando invece da una gigantesca piegatura a C schiacciata; ma non complichiamo la questione che ora ci interessa.

Ricordiamo soltanto che, risalendo la valle del Rocciamelone si possono constatare, sia tipiche rocce levigate, arrotondate (fig. 1), sia svariati depositi morenici su su, sin sopra il M. Molaras, verso i 1400 m. Ciò che prova che nell'epoca glaciale il gigantesco ghiacciaio susino aveva quivi lo spessore di un migliaio di metri su circa 5 km. di ampiezza, spingendosi a destra ben oltre Monsalvar.

Da questi dettagli passiamo ora ad una visione d'insieme della Valle del Rocciamelone; portiamoci perciò sulla destra di Val Susa, sopra uno di quei dossi rocciosi foggiati a dorso di montone che riparano la piccola conca di Mattie; guardando il fronteggiante fianco sinistro, vediamo che, sotto la regione di cresta nevosa che culmina nel Rocciamelone, si svolge l'ampio vallone (detto appunto di Rocciamelone) foggiato ad irregolare semi-imbuto o ventaglio che termina al basso in un profondo e stretto solco (quasi il tubo dell'imbuto), dopo di che si allarga, sul fondo di Val Susa, la grande conoide pianeggiante su cui siede il paesello di Foresto, e che è pur solcata dall'attuale rio (fig. 2).

Appaiono così chiarissime in questo quadro complessivo tre parti, cioè: il grande bacino superiore, di abrasione, di erosione e di asportazione fatte dalle acque selvagge e dai rivoletti che convergono verso il basso; poi la profonda incisione inferiore fatta dal risultante torrente; infine, sul gran piano vallivo, su-

sino, il deposito accasciato, ventagliforme, del materiale asportato dall'alto ed abbandonato in basso quando il torrente nei periodi di piena, sbucando dalla forra rocciosa, perdeva di tratto, allargandosi sul piano, la sua forza di trasporto.

Se noi idealmente prendessimo questa grandiosa conoide alluvionale, e quindi depressa, e la rovesciassimo capovolta nel semi imbuto superiore, rimetteremmo di nuovo gran parte dei materiali quasi al posto di prima.

Qui l'origine della Valle del Rocciamelone ci appare di colpo evidente, direi quasi parlante. Chi ha visto un torrente in piena, quando esso tutto abbatte e ruggendo erode e solca rabbiosamente la sua via rovinosa, trascinando, travolgendo e trasportando in basso ogni sorta di materiali, dal fango sabbioso che impasta l'acqua precipitante sino ai grandi massi rocciosi che rotolano e saltano con brontolio di tuono; chi, dico, ha asisstito una volta ad un tale pauroso spettacolo comprende facilmente come in un tempo (geologicamente) assai breve possa venir scavata una valle in una regione montuosa. E chi ebbe, direi, la disgrazia, di contemplare lo spettacolo ancor più terrificante del come un torrente in piena, sbucando da una chiusa rocciosa si slanci urlando e trascinando la sua mitraglia sabbioso-ghiaioso-ciottolosa, commista a grossi massi, sul piano sottostante, tutto abbattendo, rovinando e poi coprendo colla sua caotica alluvione, portando in breve lo squallore di un grigio detrito pietroso là dove prima erano verdeggianti zone coltivate ed abitate, chi vide ciò, s'immagina facilmente come possa essersi in breve depositata la regolare conoide alluvionale su cui sorsero le sparse abitazioni di Foresto.

(*fot. M. Gabinio*)
FIG. 3 - L'ORRIDO DI FORESTO VISTO DALL'INTERNO VERSO L'IMBOCCO. IN FONDO LA CASETTA DEI LEBBROSI.

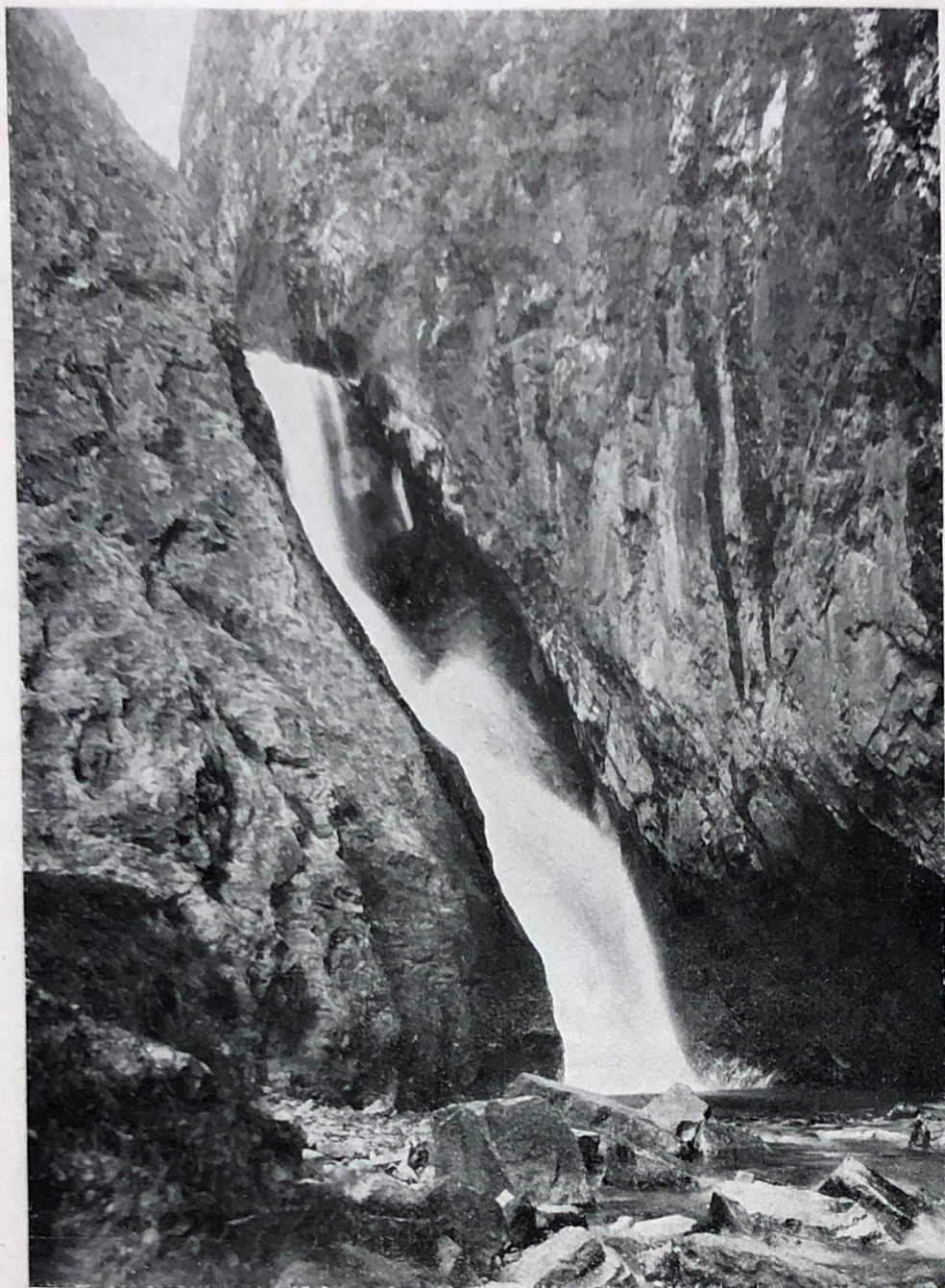
Ed ora che la Valle del Rocciamelone ci ha rivelato la sua origine, visitiamo la parte sua caratteristica, la sua forra terminale, il cosidetto *Orrido*. Oltrepassata, dopo i casolari di Foresto, la casetta del molino che ne maschera un po' l'imbocco (figg. 2 e 3), ci troviamo in breve dentro alla profonda gola che il torrente ha solcato nel duro calcare marmoreo; quel bianco calcare appunto che nei dintorni di Foresto e di Chianoc venne escavato già dai Romani, per rivestire l'Arco di Cesare Augusto a Susa, e poi in seguito per varie opere, per ornamentazione parziale di chiese e di palazzi in Torino, nonchè della facciata del Palazzo Madama, della Chiesa Metropolitana di S .Giov. Battista, della Chiesa di S. Cristina, ecc., oltre che per parte delle colonne dei portici di Piazza San Carlo e dei portoni di vari palazzi, ecc. Ma queste visioni di arte umana scompaiono affatto dalla mente davanti alla imponente, orrida maestà del fenomeno naturale: inoltrandoci per poco nella gola, tosto vediamo le pareti rinserrarsi, per cui l'occhio cerca in alto in alto il cielo quasi come una salvezza; procedendo alquanto in avanti, presto ci è preclusa l'avanzata da un grandioso gradino da cui il torrente balza spumeggiando in cascata, incassandosi nella roccia (fig. 4), indietreggiando lentissimamente colla sua erosione e mostrandoci così al vivo l'azione incisiva che il torrente do-

(*fot. M. Gabinio*)

FIG. 4 - CASCATA IN FONDO ALL'ORRIDO DI FORESTO.

vette compiere nel passato per originare l'attuale forra. Ci par quasi di trovarci entro una profondissima prigione a muraglie infinitamente alte, al fondo di un gigantesco pozzo a pareti inaccessibili; siamo proprio in pieno Orrido! possiamo dire in un magnifico Orrido, giacchè il visitatore non sa se debba più ammirare la bellezza grandiosa del fenomeno o trepidare per la paurosa orridezza della profonda e stretta gola che par quasi debba stringerlo tra le gigantesche, qua e là strapiombanti, pareti calcaree o travolgerlo nel precipitoso torrente vicino.

Istintivamente, un po' sgomenti ed oppressi dall'ambiente chiuso, freddo, schiacciante, ci rivolgiamo indietro (fig. 3) verso l'entrata che è anche.... l'uscita e non tardiamo a ritornare presto al libero godimento dell'aria, del cielo, del vasto paesaggio!

***

Fenomeni analoghi a quelli accennati per la Valletta del Rocciamelone si possono osservare in diversi valloni vicini; così in quello del T. Moletta che, fuori della sua lunga forra calcarea terminale, spinge la sua larga conoide di deiezione alluviale fino a Bussoleno; così pure in quello di Bruzolo, scavato specialmente nella potentissima formazione serpentinosa, incidente poi al suo termine la grande formazione gneissica, sinchè il torrente si espande, pluripartito, sopra la vasta e regolare conoide su cui adagiansi appunto le scarse abitazioni di Bruzolo.

Ma specialmente interessante per vari fenomeni è il Vallone di Prebec o Chianoc; esso è escavato, per la sua parte superiore, nella grande serie calce-micascistosa che termina in alto con la gigantesca ed aspra gradinata o giogaia serpentinosa estollentesi nella Grand'Uja; mentre in basso il torrente incise potentemente, profondamente, il solito calcare marmoreo in modo da costituirvi una profondissima quanto strettissima forra, l'Orrido di Chianoc.

Siccome l'alto bacino di Prebec è straordinariamente ricco di depositi incoerenti, ammantanti l'ossatura rocciosa della Valle, rappresentati da detriti di falda e da terreni morenici, sia di origine locale, sia depositati dal

(fot. M. Gabinio)

FIG. 5 - L'ORRIDO DI CHIANOC VISTO DALL'ESTERNO, PRIMA DEL SUO SBARRAMENTO.

fianco sinistro dell'antico grande ghiacciaio susino quando esso si insinuava sin nella conca di Estrobiette, così le acque di pioggia trovano generalmente buon gioco a dilavare, abradere, erodere e poi trasportare in basso una enorme quantità di tale materiale incoerente, libero, che viene così facilmente trascinato a costituire, specialmente nella prima fase dei periodi temporaleschi, le cosidette onde di piena, fangoso-ciottolose, travolgenti tumultuosamente materiale di ogni grandezza; finchè, allo sbocco del corso torrentizio dalla forra valliva terminale, questo materiale viene caoticamente deiettato a coprire strade e coltivi, a rovinare e sommergere case, a tutto distruggere portando la desolazione e la morte, dove era prima la prosperità e la vita.

Esempi purtoppo assai gravi di tali disastrosi fenomeni si potevano osservare fino a pochi anni fa in vaste zone della valle di Chianoc; quivi annualmente si allargavano ed approfondivano le erosioni nei terreni detritici e si estendevano i denudamenti delle rocce già prima ammantate di terreno coltivabile; più in basso aree abitate diventavano paurosamente pericolose per frane sempre più estese e scalzanti, come per esempio alla Borgata Molè, veramente minata dall'erosione del suo terreno morenico fondamentale, già ridotto verso valle ad uno stato allarmante di escavazione e di incisione rapidamente avanzante; infine il torrente, dopo sboccato dalla chiusa terminale, produceva spesso inondazioni ed alluvionamenti così violenti, vasti e potenti, che anche oggi, pur col lento ritornare della coltivazione tante volte devastata, vediamo sulla grande conoide di Chianoc, sia sparsi massi di qualche metro di diametro (prova della potenza trascinatrice del torrente in piena), sia zone tuttora squallide, incolte, per accumulo di nudo ciottolame, sia persino case e chiese (come per esempio quella di S. Pietro e Paolo) ora semicoperte dall'alluvione ghiaioso-ciottolosa da cui appena emergono come persone che stanno per annegare; senza dire poi di gravi danni e minacce anche alla strada provinciale e alla ferroviaria che si svolgono lungo il fondo della Val di Susa.

Onde ovviare, per quanto possibile, a tale

(*fot. F. Sacco, 23 aprile 1899*)

FIG. 6 - L'ORRIDO DI CHIANOC VISTO AL SUO SBOCCO ESTERNO, PRIMA DEL SUO SBARRAMENTO PER REGOLAZIONE DEL TORRENTE. OSSERVISI, PER LE PROPORZIONI DELLA FORRA, L'UOMO SUL GRETO DI FONDO.

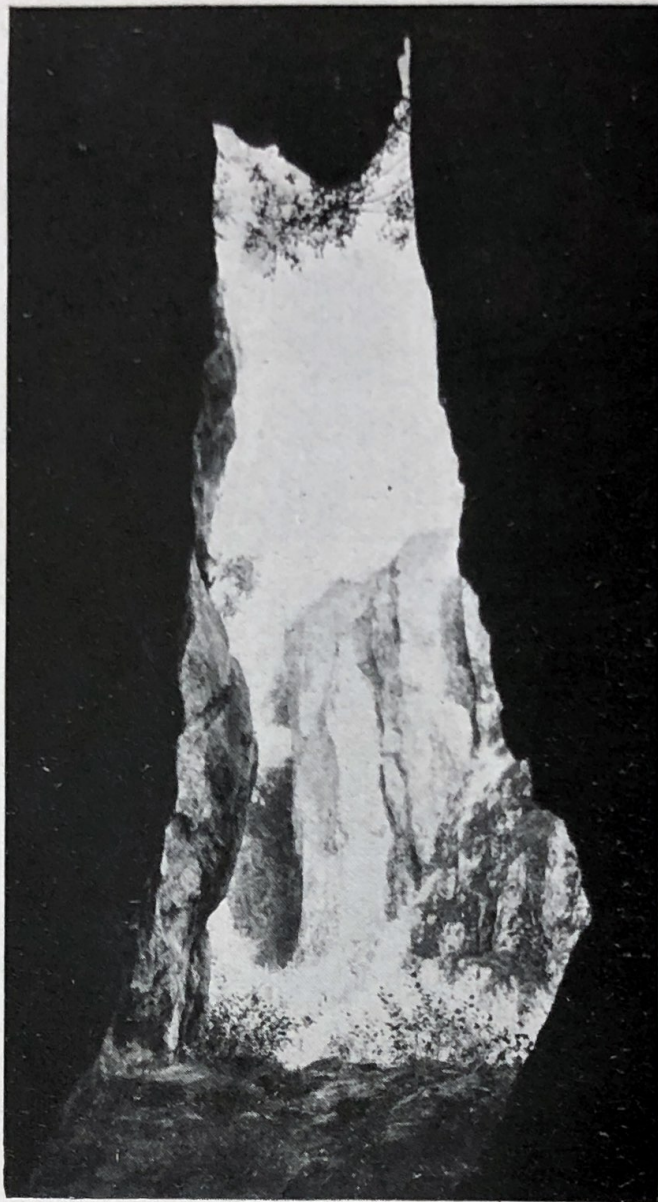
disastrosa condizione di cose, l'uomo, così colpito nei suoi interessi, nelle sue abitazioni e quindi nella sua vita stessa, cercò finalmente di reagire con un complesso di opere varie che convergono in una razionale sistemazione idrico-forestale di tutto il Bacino di Chianoc; è perciò che, dopo una buona ventina di anni di studi e progetti, per opera dell'Ufficio fore-

stale in consorzio colla Provincia, vi si iniziò dal 1902 una serie di utili provvedimenti (1), sia nell'alto bacino con numerose graticciate, fascinate, inerbimenti, rimboschimenti, regolarizzazioni acquee, ecc., sia in basso con svariate canalizzazioni, repellenti, briglie e dighe di vario genere lungo i corsi vallivi; sia infine, per opera del Genio Civile, con un grandioso canale subrettilineo in muratura che raccoglie e guida regolarmente le acque del torrente nella vasta zona del cono di deiezione, convogliandole sino alla Dora.

Purtroppo in questa provvidenziale opera di sistemazione del Bacino di Chianoc il suo grandioso Orrido venne alquanto alterato, togliendogli parte della sua naturale e primitiva imponenza.

Infatti fino a venti anni fa la gola terminale incisa nei grigio-biancastri calcari marmorei si presentava come un profondissimo intaglio a pareti quasi strapiombanti, alte una cinquantina di metri sul fondo ghiaioso e ciottoloso dell'alveo torrenziale (fig. 5). Tali pareti rocciose qua e là bizzarramente escavate in forma, direi, concoide, a semimarmitta (in causa della turbinosa azione dell'acqua convogliante ghiaie e sabbie funzionanti da efficacissimo smeriglio) sono tra loro distanti solo pochi metri, anzi tendono ad avvicinarsi nella parte alta (come verificasi in molte forre, p. es. nel famoso Gouffre de Bousseraille in Valtournanche), mentre invece vi si osserva una specie di slargo, a fiasco, nella parte inferiore; ciò che indicherebbe una grande rapidità di erosione incisiva nella prima fase (ancora forse alla fine dell'epoca glaciale) del taglio dell'Orrido, ed invece una certa stasi (e quindi un corrispondente allargamento della gola) nella penultima fase della formazione della forra in esame (figg. 6 e 7).

La grande utilità di diminuire il fortissimo tiraggio dell'acqua del bacino di Chianoc verso questo punto basso dell'Orrido (con ripercussioni dannosissime sull'intero bacino, nonchè per le inondazioni a valle), fece progettare di chiudere il fondo dell'Orrido con una gran briglia di muratura (a pietrame cementato con calce idraulica), che fu costruita nel 1905 elevandola per circa 16 metri.

Ne derivò naturalmente il rapido innalzamento, per alluviamento sabbioso-ciottoloso, dell'alveo dietro la diga, tanto che poco tempo dopo si dovette costruire un'altra diga, poco a monte sopra la prima; ed anche dietro questa ultima il riempimento per alluvionamento si è in breve verificato completamente.

(*fot. M. Gabinio*)
FIG. 7 - L'ORRIDO DI CHIANOC VISTO DALL'INTERNO.

L'Orrido perdette la sua grandiosa bellezza originaria, ma benefici immensi derivarono a monte ed a valle; il sacrificio fu utile!

Fortunatamente, presago del pericolo minacciante l'estetica del famoso Orrido di Chianoc, in una gita geologica fatta il 23 aprile 1899, cogli Allievi Ingegneri del Politecnico di Torino, potei prendere una fotografia della gigantesca forra nel suo stato naturale, e qui la pubblico (fig. 6) come ricordo di un caratteristico paesaggio ormai quasi obliterato.

FEDERICO SACCO.

---

(1) F. SACCO - *La sistemazione idrico-forestale dei bacini montani.* - 1919 (con 1 tav. e 25 fototipie).

PASTORIZIE

Ricordo, da fanciullo, che quando per la mia borgata passavano le gregge salendo con la fine del giugno ai pascoli sulle Alpi e scendendone con l'aprir del settembre, mia madre, dall'uscio di bottega, spingeva noi bimbi fra quel tepido fluttuar di dorsi lanosi perchè ci comunicasse un mite contagio di bontà. Anche ricordo che talvolta capitavano ancora fin lassù gli zampognari d'Abruzzo, avvolti e calzati di pelli, che soffiando nel loro strumento, una sorta di otre caprino, ne cavavano un suono roco e uguale su cui la mano sinistra, trattando i fori d'un lungo clarino svolgentesi da quel sacco sonoro, ricamava le note patetiche d'una ingenua aria pastorale. Era la piva, quella; e ci metteva nel cuore il Natale col suo presepio casalingo; e suonata così, camminando, da quei musici elementari che, di paese in paese, avevano percorsa mezza Italia, pareva lasciar sui loro passi ondate di gregge invisibili.

Arcadia? Non credo. Difficilmente le madri e i fanciulli si ingannano sulla vera poesia della vita. Quei pastori che scortavano le torme sotto un triplice mantello verdastro, quei pifferai dal costume silvano, offrivano ai nostri occhi una scena di primitiva solennità di là da cui l'animo inconscio ancora travedeva per presagio fantastico certe grandezze quasi religiose che gli anni dovevano chiarire sempre più.

In fondo a tutte le fedi e a tutte le storie, nei vangeli e nei poemi dei popoli, dalle diffuse praterie dell'Irlanda e dai recessi misteriosi del Nilo, dalle steppe, dalle tundre siberiane e dalle pampas cui rigano il Rio Grande e la Plata, gregge e armenti, sempre si affacciarono: nomadi apparizioni, onde vennero alla vita delle genti retaggi millenarii di riti, di costumanze, di leggi. Re pastori, dal cuore profondo del Sud, uscirono a signoreggiare l'Egitto, mutando il corso alle dinastie originarie; pastori sbucati dagli anfratti montani del Lazio, furono quelli che primi videro emergere dal Palatino la città quadrata; e, nella credenza delle genti, maturata l'età, il nascituro Salvatore del mondo ebbe eletta fra i pastori la sua culla, perchè fosse più umile che nell'umile Nazareth, più vicino alla innocenza dei cuori e alla maternità della terra.

***

Pastorizie: paesaggi fluenti nei quadri immoti di natura, ricomparenti sempre, come le erbe, come le nevi, sulla vicenda delle stagioni, sul vario configurarsi del suolo, disteso in pianure, ondulato di colli, sommosso in nodi grandiosi di montagne. Bianche gregge che riflettono in terra i cirri vagabondi pei cieli; armenti di diversi colori, simili a chiazze buttate alla brava dall' ispirazione fortuita di un artista, sul fondo delle scene naturali, vanno e vanno come sgorgando dalla terra, come guidati da istinti ereditari. Essi risalgono e ridiscendono le falde, sfilano lungo i crinali, si spandono a piè dei tronchi pei boschi,

(*fot. dott. Luciano Morpurgo, Roma*)

PASTORIZIE: PAESAGGI FLUENTI NEI QUADRI IMMOTI DI NATURA...

(fot. dott. Luciano Morpurgo, Roma)
BIANCHE GREGGE CHE RIFLETTONO IN TERRA I CIRRI VAGABONDI DEI CIELI....

punteggiano gli altipiani dischiusi, brulicano fra le petraie moreniche, incoronano i pianori e le balze, si spingono a meriggiare sui nevai.

Tali noi vediamo le agili capre e le pecore caute e le mucche indolenti e i puledri dal baldo galoppo estivare pei ripiani e dentro i seni delle Alpi. Li vediamo presso le malghe della Carnia selvosa e del Cadore dolomitico, dove il verde dei pascoli si stende morbido, con nitidezze perfette, inghirlandato di compatte foreste, da cui balzano templi e castelli e torrioni di roccia solida e nuda, trascoloranti negli indugi dei vesperi e vaporanti in leggende: li vediamo sulle Alpi che cingono Lombardia e Piemonte, ora lungi ora presso alle casere, ai casali, alle baite di pietra e legno, accampando la loro mansueta bontà, temprata di vigoria, lassù dove le valli si sprofondano più aspre e le piane son meno riposate, e le rocce si ammassano e rompono più disformi e caotiche, tra scrosci di acque precipiti e morsi di protervi ghiacciai. Là noi più veramente sentiamo la presenza delle miti creature. A qual sia ora tu passi per le distese soleggiate e per le pinete folte, tintinnii giungono, tremuli, come di domenica infinita che consacri le solitudini: qualche volta viene talora di più in su, di tra i sasseti di un'ultima ganda, ove il timido squillo forse consola un abete che si smarrì troppo in alto, una lavina dimenticata dal sole, un pianto di sorgiva nascosta. Chi va per le conche o su e giù pei ridossi, talora a uno sbocco, a una svolta si imbatte nella mucca solitaria, accosciata pigramente sull'erba, che leva il muso alla subita pesta, e guarda, come stupita. Che è? Forse la madre Terra si vivifica nella muta creatura per vedersi, fuor dei propri profondi, nelle sue scene più luminose, per riconoscersi nell'uomo, ultimogenito suo? Talvolta l'animale sta su un ciglio, eretto, immoto, ingrandito da quel vuoto dei cieli, e contempla gli spazi, e ascolta i silenzi, contornati d'un cerchio di giogaie e d'un roco scroscio lontano. Così, connaturata con le Alpi onde comincia l'Italia, si raduna, si spande, si ricompone in qua-

BRULICANO TRA LE PIETRAIE MORENICHE....

dri sempre cangevoli la pastorizia nostra, questa vigilia dell'agricoltura, che pur oggi, dovunque si svolga, ci comunica un vergine senso come di stirpi nascenti.

Ma il gran ritmo attenuantesi fra la pianura e il monte trova la sua ampiezza più solenne e investe più larga zona di vita giù lungo il dorso d'Italia, nel cuore della nostra penisola. Li rivedete voi i paesaggi appenninici che i musici elementari, avvolti e calzati di pelli, creavano camminando, via di paese in paese, al suono della cornamusa natia? Erano gli alti pascoli umbri: quelli che volgono oltre Norcia vetusta ai ripiani e ai seni del Patino e dell'Alvagnano, santificati dalla Madonna della neve e vigilati dal Vettore in cui culminano i Sibillini; quelli d'oltre Cascia scaglionata sull'erto dirupo, quelli che sopra Visso alpestre, risalendo il Chienti, attingono le sorgenti del Nera, per valli calcaree, in vista del Fema erboso. Par di udire il poeta: « O tu che pasci i buoi presso Mevania caliginosa.... ». Ma prima del poeta evocatore, furono nei secoli, e sono, i poeti inconsci della Bucolica perenne, i pastori che, col ritorno dei maggi, guidano le torme dalla maremma ai monti, belli di ieratica maestà, in sella ai loro robusti cavalli, ordinati nelle masserie che, con a capo il padrone e i figli, da cui dipendono i vergari, i caciari, i mungitori, i bagaglioni, ripetono fra le genti d'Italia gli antichissimi patriarcati. Vivono errando, e riparan la notte nelle capanne, entro le anguste rapazzole, e sorgono all'alba destati dai randelli percossi contro le secchie di latta, come, il primo di marzo, usano sui miei monti i fanciulli, chiamando l'erba di sotto la neve: sono semplici e fieri, con in cuore tradizioni di avi e sul labbro avventure di eroi. Ed erano, accanto agli umbri, gli alti pascoli d'Abruzzo, le valli che incidono i gruppi dominati dalla Maiella e dal Gran Sasso; gli altipiani svariati di pallide malinconiche distese e di plaghe vivaci, maggiore fra tutti quel delle Cinquemiglia, schiudentesi su belle convalli, deserto d'ogni umano abitato, ma brulicante d'estate di gregge e di armenti più numerosi che altrove. Qui siamo nel primitivo assoluto. Le bestie, lasciate alla vagante libertà del pascolo brado e pernottanti nei chiusi dai malcerti recinti, i pastori, segregati per cinque mesi dal loro piccolo mondo, poggiati alle alte mazze istoriate, resi solenni dal paesaggio medesimo, ai quali

.... PRESSO LE MALGHE DELLA CARNIA SELVOSA E DEL CADORE DOLOMITICO, DOVE IL VERDE DEI PASCOLI SI STENDE MORBIDO, CON NITIDEZZE PERFETTE, INGHIRLANDATO DI COMPATTE FORESTE, DA CUI BALZANO TEMPLI E CASTELLI E TORRIONI DI ROCCIA SOLIDA E NUDA...

son ricovero notturno i poveri addiacci disseminati qua e là, ci riportano al mattino dei tempi. Mentre per il pastore delle Alpi, più lento e più preciso di spirito, il senso panico dell'avvolgente infinito si tramuta nella sorda e quasi paurosa fissità del « solengo », laggiù, tra asprezze ancora alpestri di gioghi, di burroni, di gole, e più clementi influssi di vedute e di climi, tra solitudini chiuse e lontananze schiudentisi su regioni ricche di storia, l'anima primitiva del pastore, più variamente temprata, è indotta a raccoglimenti pensosi e a sognanti fantasie, riverberata al di fuori in cerimonie di religione naturale, in costumanze pittoresche, in colorite espressioni di canto.

Come compensa la vita questi umili ispirati del dono di poesia che dalla loro povertà alla vita essi offrono? Vivono silenziosi e pazienti, tra le opere della vigile pastura, aspettando i giorni della grande partenza. E quando le ombre

.... SI SPANDONO A PIÈ DEI TRONCHI....

G. SEGANTINI - « SULLE ALPI DURANTE LA TEMPESTA ».

dei crepuscoli, impregnate di persistenti caligini, stagnano più ostinate sul verde stanco degli altipiani; quando le nevi ritràttesi sulle ultime creste della Maiella si riabbassano giù per le valli, par che un segnale convenuto chiami a raccolta dai seni, dai pianori, dalle pendici il popolo innumerevole dei pascenti, che, inalveati come le acque dei disgeli entro tutte le pieghe del suolo, confluiscono fin dove prendon le strade per la discesa solenne. E poi che tutto è natura, laggiù, pur le strade vi nascono da sè, pel sempre tornante scalpiccio delle migliaia che vi passano da secoli; esse son via e viatico al gregge che vi pascola andando, e trascoloran coi mesi, dal verde di primavera e d'autunno al giallo cinereo della stagione riarsa, e radono i fianchi alle montagne, svoltano, ricompaiono, si dilungano in distanze vaporose, solcano pascoli e boschi e, più in giù, i terreni messi a foraggi e a cereali, fin che sboccano, convergendo, nel grande Tavoliere di Puglia. Sono questi i tratturi, di cui il maggiore cammina per duecento quaranta chilometri, congiungendo Aquila a Foggia. Cammina il tratturo, e sovra esso migrano le gregge, trecentomila animali, scortati da mastini, da butteri, da massari, divisi in « masserie » di tremila capi ciascuna e suddivisi in « morre », con in testa le salmerie caricate sui muli. Vanno e vanno per circa venti dì, sostando al tramonto nell' improvvisato accampamento di tende per gli uomini, di recinti a rete per le bestie. Si mungono le pecore, si accendono i fuochi, si fa il cacio *di passo*, si dorme. All' alba, di nuovo in cammino, scambiando i prodotti per via, smistandosi nei larghi riposi da cui si staccano tratturelli e sentieri.

Scendono al gran Tavoliere le gregge, e scendono alla Campagna romana, che inclina lenta al mare, ondulata, attualmente interrotta nella sua uniformità, dalle magnifiche opere di bonifica, con riflessi di acque nelle bassure, orlata di foreste verso il mare, chiazzata di macchie selvagge, sulla quale, macchie viventi esse stesse, mettono note variopinte le mandre dei cavalli e dei bufali e le gregge raggruppate o disperse nelle vaganti pasture, mentre i butteri trascorrono cavalcando, e lento d'aggira il ciociaro coperto di pelli lanose. L'inverno è la loro primavera. Lasciati i casali delle tenute vastissime, essi lo passano disseminati per l'Agro, alloggiando nelle capanne degli stazzi, col focolare in mezzo e l'orto intorno e la rete ove s'accoglie li bestiame. Fino a giugno vige così la pastorizia nel Lazio; poi, quando al troppo sole inaridisce la sterminata distesa, il gran viaggio riprende, giorno dopo giorno, sosta dopo sosta, verso le note montagne, imagine d'una migrazione di popoli che senza fine vada nello spazio e nel tempo, e ripetendo, insieme, i cicli della natura, il ritmo delle erbe e delle nevi con sempre tornante fedeltà.

Fedeltà nella storia! Si incalzarono gli eventi sulla Penisola snella, che parve protender-

(fot. dott. Luciano Morpurgo, Roma)

.. IL GRAN VIAGGIO RIPRENDE, GIORNO DOPO GIORNO, SOSTA DOPO SOSTA...

si così perchè vi si frangesse la vita del mondo in agitate pittoresche vicende, come le acque a' suoi lidi, come le nubi a' suoi gioghi; si incalzarono gli eventi, ma la pastorizia restò, partecipe di quell'ordito economico che persiste di sotto alle fortune volubili e alle successioni straniere, mantenendo le inconscie unità e le perennità delle stirpi che vi ricostruiranno il futuro. La pastorizia restò, ed è bello rintracciarne le parentele ascendenti pei tempi; vedere i tratturi previvere nelle *tractoria* dei codici di Teodosio e di Giustiniano, nelle pubbliche *calles* dell'era repubblicana e, prima ancora di Roma, nelle tracce segnate dagli armenti che sgorgavano dalle gole del Sannio cercando più pingui pasture. Piena di echi e di riflessi è la storia. Il tratturo pugliese riappare nella «trazzera» siciliana: la nenia dei pifferai d'Appennino, ripalpita nelle cadenze onde il «launeddas», di tipo romano come l'aratro e come il molino, accompagna i canti e le danze ai montanari del Gennargentu: i casali sparsi per l'Agro sono avanzi talvolta di antiche città scomparse; le gregge ivi brucano l'erba sui sedimenti di tre civiltà; la mazza del pastore d'Abruzzo è il lituo degli Etruschi religiosi e guerrieri; i fuochi che l'Umbro accende nei campi per l'Ascensione o per S. Giovanni chiamano i falò che sulle Alpi si levano per l'Assunzione di Maria e chiamavano in altri tempi altri fuochi comparenti lungo l'Appennino, che il giovane poeta ligure, Goffredo Mameli, in una notte del Quarantasette vide

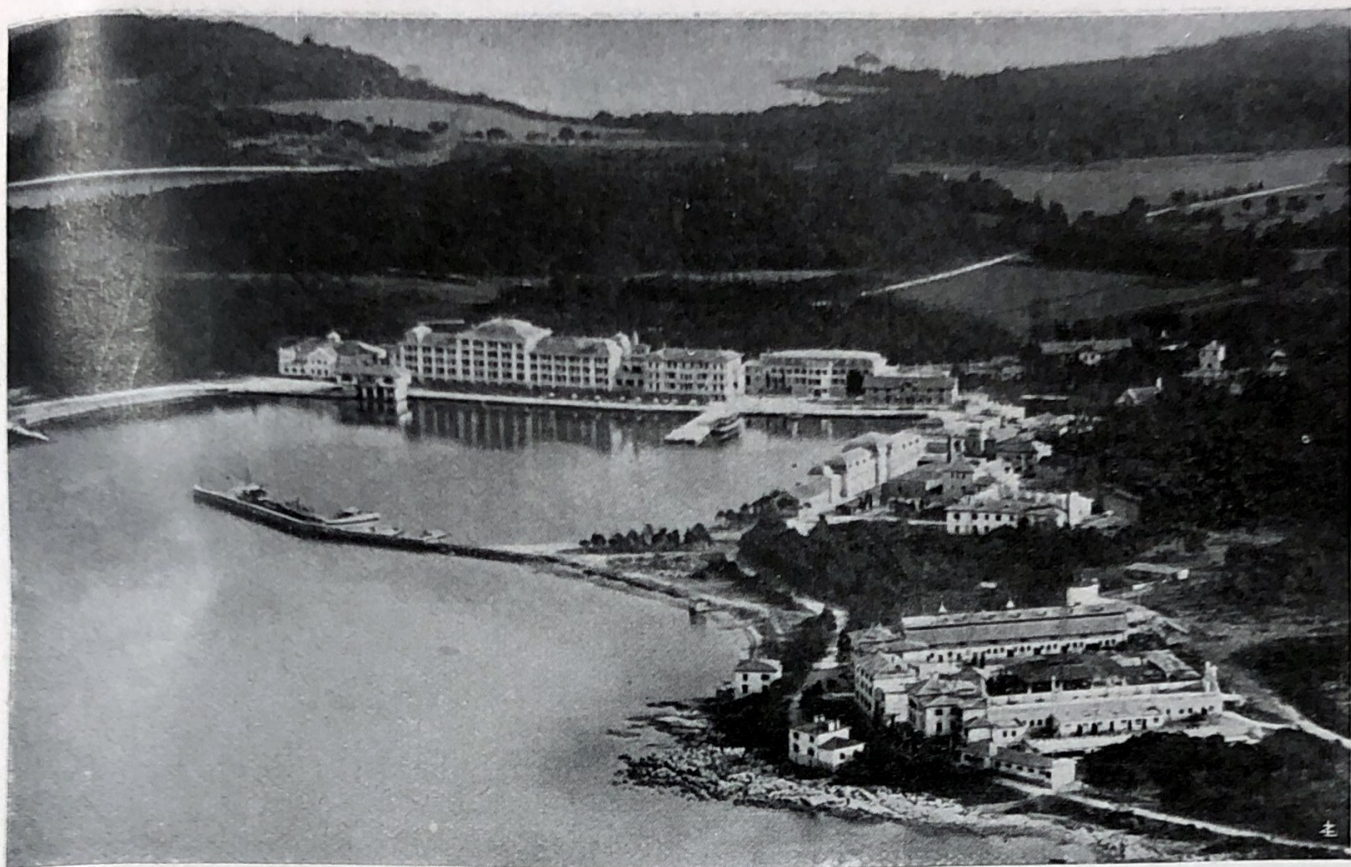
(fot. dott. Luciano Morpurgo, Roma)

L'ANIMA PRIMITIVA DEL PASTORE È INDOTTA A RACCOGLIMENTI PENSOSI....

come i bivacchi d'un popolo incamminato verso la sua Roma perduta e salutò nel canto come una pentecoste della patria.

Tutto aspira a una sua santità nelle pastorizie del mondo. La dolce egloga virgiliana che in Melibeo snidato dal proprio podere diede un precursore ai futuri migratori d'Italia, pur tra carmi di pastori inseriva l'annuncio d' una novissima età, presagio inconsaputo di Lui che tra pastori doveva nascere per la salute degli uomini. Una religione elementare si effuse benedicendo di là sulle gregge e sui pascoli di ogni tempo e paese, come quando la lauda francesca sorvola le valli italiche, affratellando in Dio gli esseri tutti del creato, o il pastore di Sicilia sospinge il dì dell' Ascensione le sue torme entro i lavacri lustrali del mare, mentre la notte di quel giorno i campagnoli vegliano all'aperto, contemplando il gran cielo stellato e vedendo con occhi di fede colar l'oro nel grano in erba, che si tramuta in frumento. — Dove passa il campano nasce il grano — dice una sentenza di popolo, e par che accenni a non so quale fecondità comunicantesi al suolo dallo squillo devoto dei pascenti. Una perenne multiforme poesia emana dalle pastorizie del mondo, e la musica ne fa dolcezze melodiche, la parola scene di natura e di amore, la pittura visioni miti o solenni, dal pastorello toscano cui Cimabue sorprese nel copiar le sue pecore, al piccolo vagabondo trentino che, in tempi a noi prossimi, mentre l'azione sociale dissodava vecchi terreni a trarne messi più eque per gli umili, portava gli umili in alto, nell'aere spirituale dei colli di Brianza e delle grandi Alpi di Rezia, curve alla terra, ma protette dal cielo, sviscerando simpatie profonde tra la natura e la madre, creando avemarie di luce rimbalzanti nivee sui dorsi dei piccoli branchi lanosi. Corrispondenze arcane non passarono forse nei tempi fra gli elementi più perenni della vita? Gli antichissimi Arii, vaganti per gli altipiani dell'Asia, vedendo nelle prime luci del giorno fiumane di gregge e di armenti continuati dai cirri salienti per l'orizzonte, immaginarono la aurora come una pastorella del cielo che, dai chiusi della notte, riconducesse le torme ai grandi pascoli aerei. Sugli stessi altipiani, ancor oggi, le tribù nomadi dei Kirghisi passan le notti riguardando la luna e improvvisando su arie patetiche le loro lamentazioni fantastiche. Un poeta d'Italia, Giacomo Leopardi, solitario nella casa de' suoi padri, raccolse una volta l'eco di quelle arie lontane, le ricreò nel suo cuore, e riponendole sul labbro d'un errante immaginario pastore, levò alle notti stellate il canto dell'universo dolore e dell'eterno mistero

G. SEGANTINI - « AVE MARIA. — TRASBORDO ».

GIOVANNI BERTACCHI.

BRIONI - VEDUTA DELL'« ISOLA INCANTATA » CON I LUSSUOSI ALBERGHI PROSPICIENTI LA BAIA, E IL MAGNIFICO PARCO.

ITINERARI ADRIATICI

Un vecchio Socio del Touring, tornato recentemente da un lungo vagabondaggio (egli tiene ad interpretare il suo turismo con questa espressione, e gli si può concedere perchè è un « vagabondo » intelligente) lungo l'Adriatico orientale, ci faceva partecipi delle impressioni riportate — molte e calorose — e delle considerazioni che il suo spirito riflessivo gli andava suggerendo.

Chi avesse a compilare l'inventario — egli diceva — della somma di attrattive che ciascuna delle nostre regioni offre al visitatore, dovrebbe mettere in primo piano le nuove terre italiane dell'Adriatico. Da Trieste a Pola, da Fiume a Zara, ovunque si vada, sul mare o nell'interno, la paesistica si snoda per successioni continue di panorami, di visioni, di forme e d'aspetti incessantemente diversi, inesauribilmente variati e varianti e caratteristici, aspramente grandiosi o miniati in vaghissimi dettagli, per cui l'animo, attraverso gli occhi, si abbevera senza posa della inebbriante « gioia di vedere ». E parlano al nostro spirito le vestigia indelebili della grandezza di Roma, le impronte onnipresenti della civiltà di Venezia: ad ogni passo tesori d'arte esaltano il genio eterno della nostra stirpe ed i ricordi storici ne evocano l'eterna giovinezza, rinnovatasi nei fasti della guerra redentrice. Non riposa a Pola la spoglia di Nazario Sauro, presso il famedio dei marinai d'Italia?

Una collana di leggiadre cittadine, protese sul mare o annidate al fondo dei golfi, si sgrana lungo tutta la costa frastagliata di « valloni » ed insenature, incisa da fiordi d'incomparabile bellezza, addentrantisi in essa per miglia, qua scoscesa da balze e dirupi, là bordata di brevi ed apriche spiagge, in più settori fronteggiata da un corteggio pittoresco d'isole, isolette e scogli, tra serpeggianti canali.

Il dolce clima mediterraneo dà rigoglioso vigore alla vegetazione, ove trionfa il sempreverde; ed accanto ai pini ed ai lecci, agli olivi ed ai lauri crescono le palme e gli aranci come nelle più meridionali latitudini, ed i giardini si rivestono di flore lussureggianti.

LUSSINPICCOLO - VEDUTA DELLA CITTÀ E DEL PITTORESCO CANALE D'AUGUSTO.

Centri di mondanità cosmopolita, celebrati per i loro incanti e le loro attrazioni, s'alternano ai borghi semplici, ove pure il viver tranquillo è incanto ed attrazione. E se, infine, sia lecito completare il quadro con la più modesta prosa dello stomaco, l'ultimo tocco venga dato dai meravigliosi brodetti istriani, dagli scampi paradisiaci del Quarnaro, dalle impareggiabili aragoste di Làgosta, dai vini profumati di Parenzo, dalle rudi acquaviti carsiche distillate dalla prugna o dal ginepro, dai soavi maraschini di Zara!

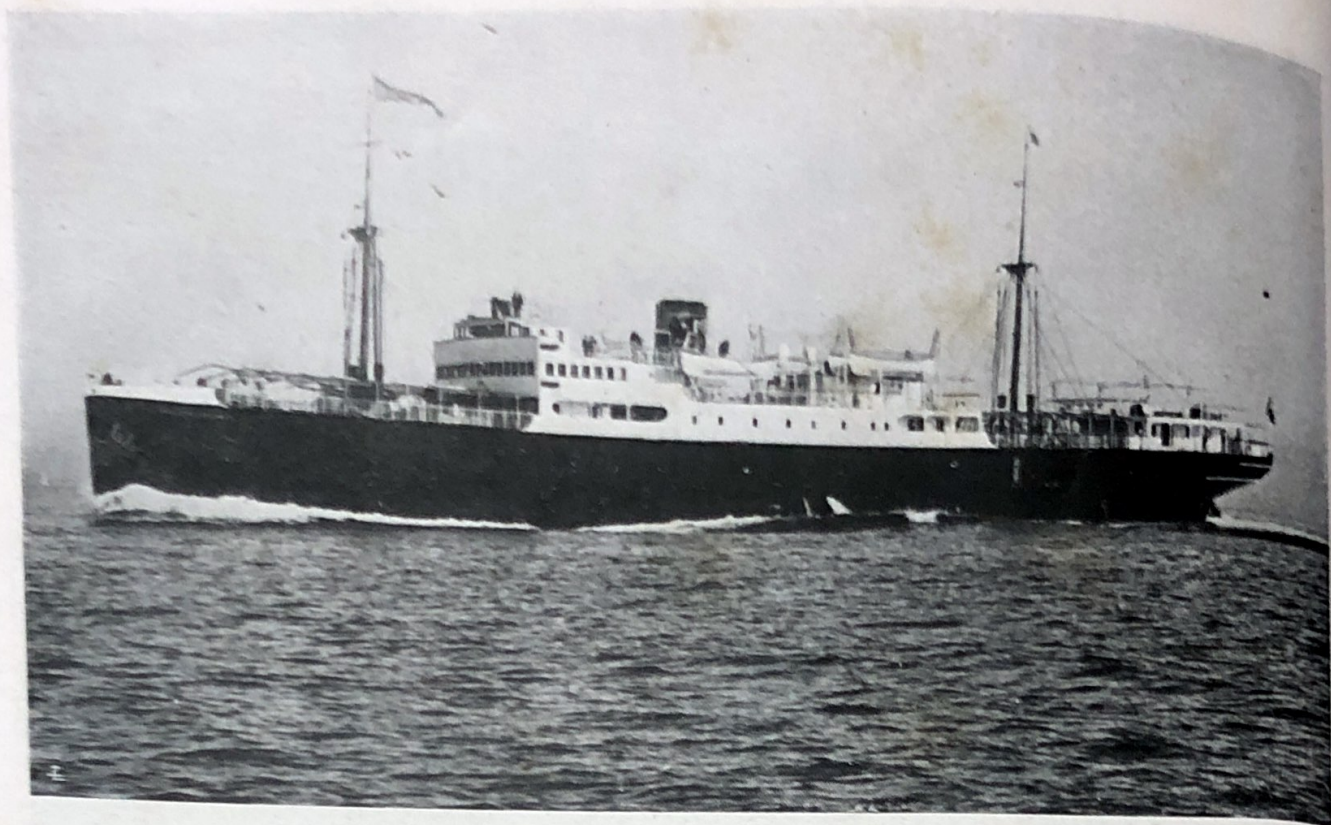
Ma — aggiungeva il nostro vagabondo — perchè questa seducentissima sponda orientale dell'Adriatico è ancora così poco nota alla massa degli Italiani? molti, troppi dei nostri connazionali non sanno ubicare Brioni, vi chiedono da che parte è Rovigno, hanno idee oscure sulla situazione di Zara, non ne hanno alcuna su Lussinpiccolo, ed in buona fede mettono Làgosta in Jugoslavia, quando non la pongano nelle Eolie!

Perchè sulle bellissime navi nostre che solcano con magnifici servizi l'Adriatico, il turista — anche se un po' rarefatto come oggi — è più sovente uno straniero? Perchè a Cigale come ad Abbazia, a Portorose come a Brioni (ed altrettanto per i luoghi minori) la prosperità, o il viceversa, deve dipendere in preponderanza dall'afflusso, o meno, dell'elemento forestiero?

Divulghiamo di più tra gli Italiani — quest'era la conclusione — alcune pratiche verità: che sull'Adriatico si viaggia bene, celermente e con poca spesa; che sulle spiagge italiane dell'opposta sponda il turista o il soggiornante trovano ogni possibilità di soddisfare le proprie esigenze ed i proprii gusti, dal massimo lusso alla semplicità più modesta; che l'Istria, il Quarnaro e la Dalmazia presentano come pochi altri paesi un complesso di itinerari nuovi, variati, tipici, e quindi quel «requisito del diverso» che oggi è per la maggioranza lo stimolo più vivo al viaggiare; che infine la zona franca della provincia di Fiume e quella ancor più generosa della provincia di Zara offrono vantaggi economici non disprezzabili e per noi insoliti, facilitando notevolmente i preventivi delle spese indispensabili, lasciando un piacevole margine alle spese voluttuarie... Sarà allora probabile che la gente nostra si famigliarizzi con quel mare e con quelle terre, altrettanto come con la Riviera, il Golfo di Napoli o la Sicilia.

Il vecchio consocio aveva pienamente ra-

LÀGOSTA - PORTO LAGO GRANDE: GLAUCA VISIONE TRA LE ROCCE E IL VERDE.

MONTONA, UNA DELLE PIÙ PITTORESCHE CITTÀ DELL'INTERNO DELL'ISTRIA.

LA MOTONAVE « FILIPPO GRIMANI » DELLA COMPAGNIA ADRIATICA (TONN. 3430, DOPPIA ELICA, VELOC. 17 MIGLIA) ADIBITA AL SERVIZIO CELERE ADRIATICO-EGEO.

gione: contrariamente a qualche pregiudizio ancora vigente, un'escursione sull'Adriatico, in qualsiasi direzione e per qualunque destinazione, è la cosa più agevole da combinare; basta, per convincersene, gettare uno sguardo sugli itinerari e gli orari delle imprese di trasporti che vi fanno servizio.

La Compagnia Adriatica di Navigazione — da poco formata con la fusione di sei Società — conta non meno di 16 linee con oltre 70 corse settimanali colleganti tutte le località a nord del canale d'Otranto; ciò a prescindere dai servizi di più breve percorrenza locale, rappresentanti un'altra novantina di corse alla settimana, e dalle grandi linee per il Levante e l'Egitto, in partenza da Venezia e da Trieste. Fra le 30 unità della flotta figurano 13 motonavi di recentissima costruzione, rispondenti a tutti i requisiti della tecnica più moderna, allestite con signorilità e con lusso, provvedute d' ogni *comfort* nelle tre classi: cabine spaziose e bene arredate, vaste sale e verande, ampie passeggiate coperte e scoperte. Quattro di esse sono adibite ai servizi del Levante, le altre nove alle linee interne dell'Adriatico, insieme a numerose altre unità, pure fornite di ottime comodità e di eccellenti servizi.

IDROVOLANTE DELLA S.I.S.A. IN SERVIZIO SULLE LINEE DELL'ADRIATICO.

La Società di Navigazione Istria-Trieste ha per l'Adriatico orientale 5 linee con 50

SALA PER FUMARE E BAR DI 1ª CLASSE SULLE MOTONAVI DEL TIPO « FOSCARI » E « GRIMANI ».

corse settimanali, che servono tutte le località della costa istriana e si spingono sino a Lussinpiccolo e Zara: buoni e comodi battelli, con confortevoli servizi di bordo.

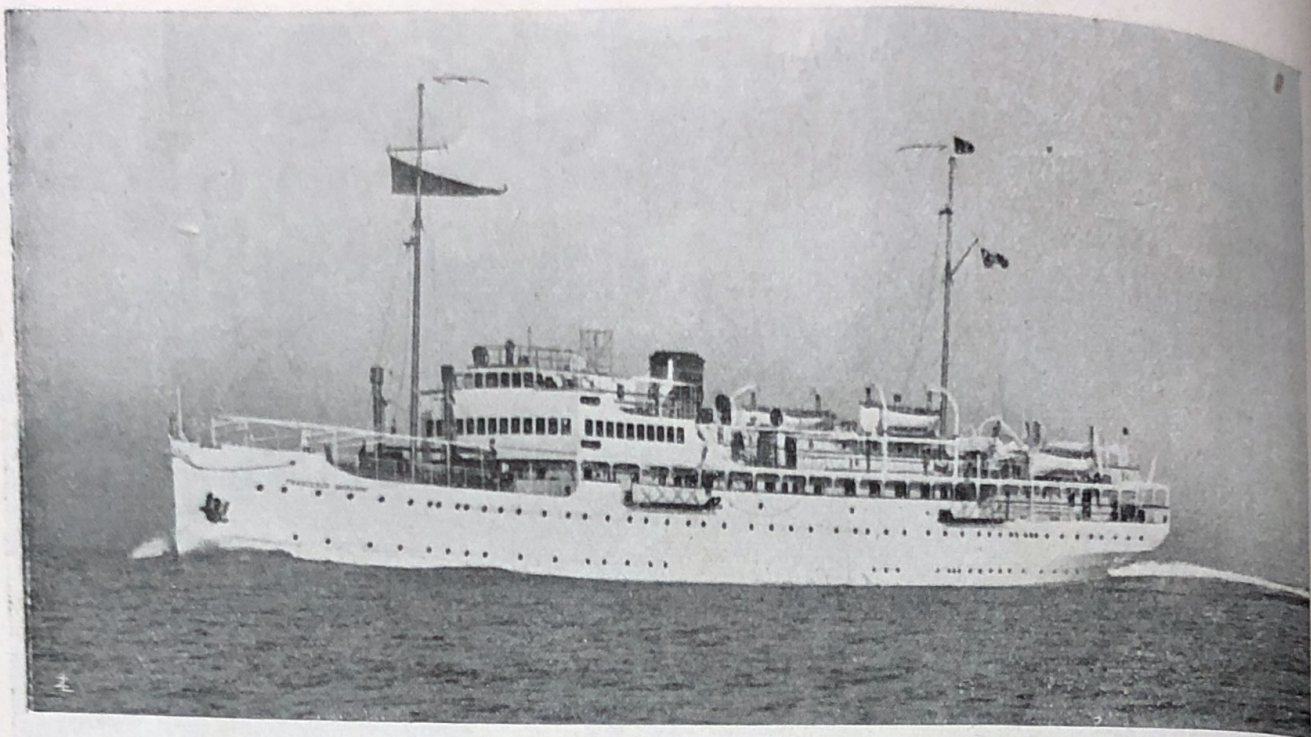
Rapidissime comunicazioni aeree giornaliere sono assicurate dalle linee della Società Italiana Servizi Aerei (S.I.S.A.) servite da bellissimi apparecchi: la Venezia-Brioni-Abbazia-Fiume (un'ora e un quarto per Brioni, una e tre quarti per Fiume); la Trieste-Brioni (40 minuti)-Lussinpiccolo (un'ora e venti)-Zara (due ore); la Ancona-Zara (un'ora e un quarto); la linea turistica estiva Portorose-Abbazia (40 minuti)-Fiume (50 minuti), oltre al giornaliero collegamento di Trieste con Portorose (15 minuti) e di Trieste con Venezia (un'ora).

Il panorama delle comunicazioni non sarebbe completo se non si ricordassero i servizi terrestri fra Trieste, l'Istria ed il Quarnaro. Oltre alle due principali linee ferroviarie per Fiume e per Pola, una fitta rete di servizi automobilistici si stende su tutta la regione, riunendone anche i minimi centri; come le corse postali, numerose sono le linee prettamente turistiche, celeri e provvedute di materiale modernissimo, composto di grandi vetture-salone, perfette per tutte le comodità da esse offerte, dimostrazione evidente — se non fosse superflua — che la nostra industria automobilistica non è seconda a nessun'altra anche nel campo dei servizi pubblici.

Una breve esplorazione nei prezzi, per esemplificarne il buon mercato.

I viaggi sulle navi dell'Adriatica costano, rispettivamente per la I e la II classe: da Venezia a Brioni L. 55 e 42, ad Abbazia lire 86 e 64, a Lussinpiccolo L. 80 e 55, a Zara L. 100 e 60, a Làgosta L. 150 e 100; da Fiume a Lussinpiccolo L. 29 e 22, a Zara L. 60 e 40; a Làgosta L. 100 e 66; da Ancona a Zara L. 60 e 40, a Fiume L. 70 e 45, a Lussinpiccolo L. 57 e 38, a Pola L. 64 e 43; da Ravenna ad Abbazia L. 50 e 30, a Zara L. 65 e 43; da Bari a Zara L. 159 e 106, ad Abbazia L. 170 e 114. Il letto, in cabine di I e di II classe, costa rispettivamente L. 15 e L. 10 per notte.

I battelli dell'Istria-Trieste hanno la I e la III classe, con i seguenti prezzi di I, in cifra tonda, da Trieste a: Portorose L. 6, Parenzo L. 17, Brioni L. 23, Pola L. 25, Lussinpiccolo L. 35, Zara L. 45.

I passaggi sugli idrovolanti della S.I.S.A.

LA MOTONAVE « FRANCESCO MOROSINI » DELLA COMPAGNIA ADRIATICA »
(TONN. 2423, DOPPIA ELICA, VELOCITÀ 17 MIGLIA) ADIBITA AL SERVIZIO ESPRESSO BISETTIMANALE VENEZIA-DALMAZIA.

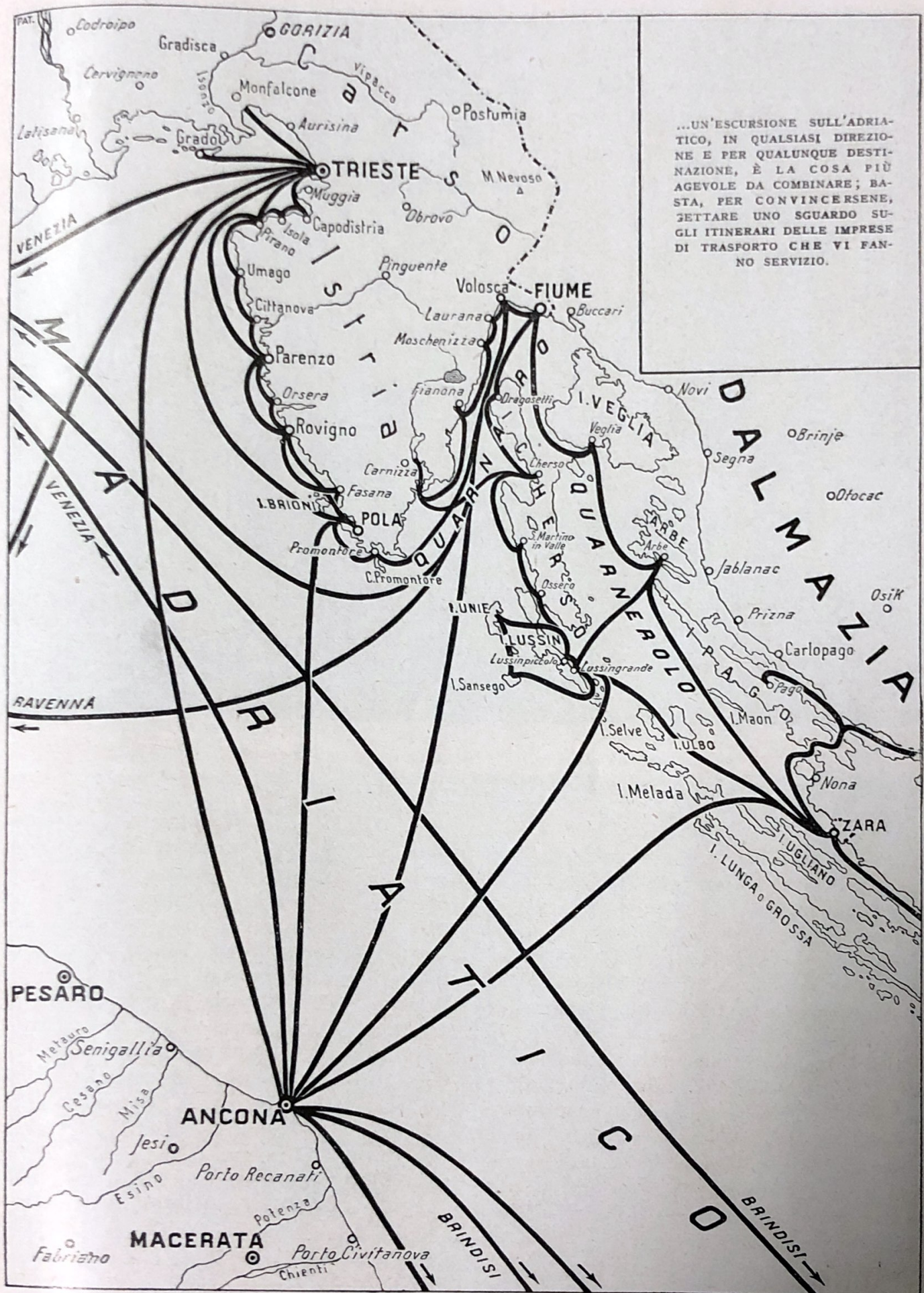
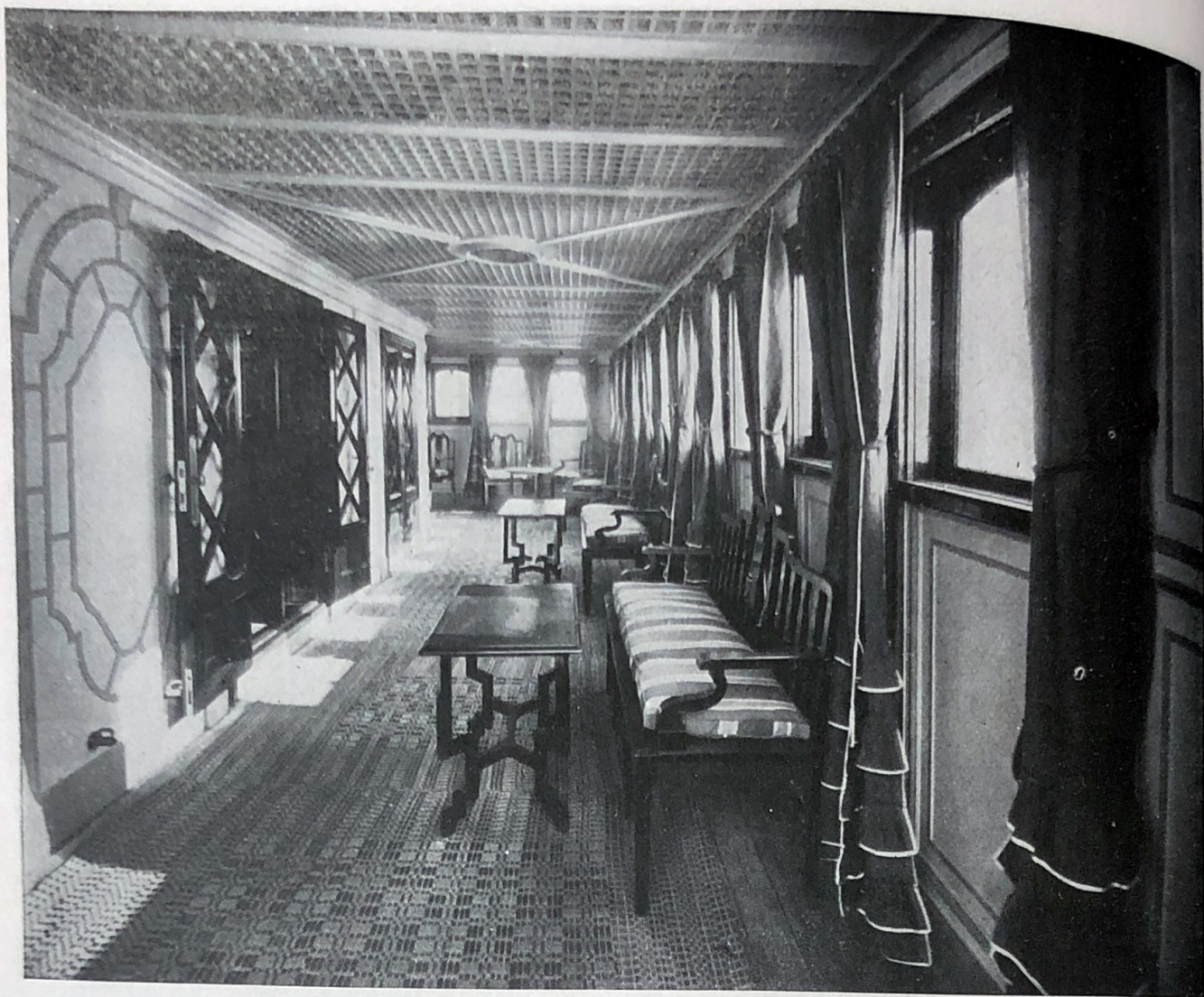
costano da Venezia a Brioni L. 90, ad Abbazia L. 95; da Trieste a Brioni L. 50, a Lussinpiccolo L. 65, a Zara L. 100; da Portorose ad Abbazia L. 50, a Venezia L. 90; da Ancona a Zara L. 90, a Lussinpiccolo L. 110, ad Abbazia L. 160, a Brioni L. 150.

La molteplicità delle comunicazioni permette un numero pressochè infinito di itinerari e di soste in tutta questa regione, dotata come poche altre d'ogni sorta di elementi di attrazione e d'interesse. Qualsiasi méta voglia darsi a un viaggio, ad un'escursione, a una gita — giova insistervi — è raggiungibile senza difficoltà, con il massimo della comodità e con modica spesa. E chi voglia godere la felicità di qualche giorno riposante e salutare, trascorso sul mare lungo le terre più squisitamente panoramiche che si possano concepire — come sono le coste e le isole istriane, liburniche e dalmate — trova nelle linee dell'Adriatica o dell'Istria-Trieste la agevole realizzazione dei suoi desideri.

Sette ore di gradevole navigazione conducono da Venezia a Brioni, l'isola incantata ove sembrano essersi dato convegno tutte le attrattive: immenso parco gettato sul mare ove i boschi foltissimi sono solcati da oltre 80 km. di viali, appena interrotti da praterie e giardini, da ruderi di templi, di ville, di terme ricordanti che l'isola fu splendida villeggiatura romana; centro sportivo celebrato, per il polo a cavallo, il golf, il tennis, gli sport nautici, la caccia (ricca riserva di cervi, caprioli, muffloni, lepri, fagiani, faraone, beccacce), la pesca; luogo di lusso e di mondanità, con i suoi alberghi al fondo di una baia pittoresca, lo stabilimento balneare su una piccola spiaggia circondata dalla foresta e la grandiosa piscina per i bagni invernali; la fama cosmopolita di Brioni è degna di una maggior risonanza anche nel nostro Paese.

A 40 minuti da Brioni, Pola: una monumentale visione romana, dall'Arena alla Porta Aurea ed al Tempio d'Augusto, tra i sette colli su cui la città — come Roma — è costruita, ed il golfo profondo e bellissimo; in brev'ora si raggiunge l'estrema punta della penisola istriana — Capo Promontore — che nasconde la sinuosa e silvestre baia di Medolino, chiamata certo a prospere fortune per le sue vaste spiagge circondate da foltissime pinete.

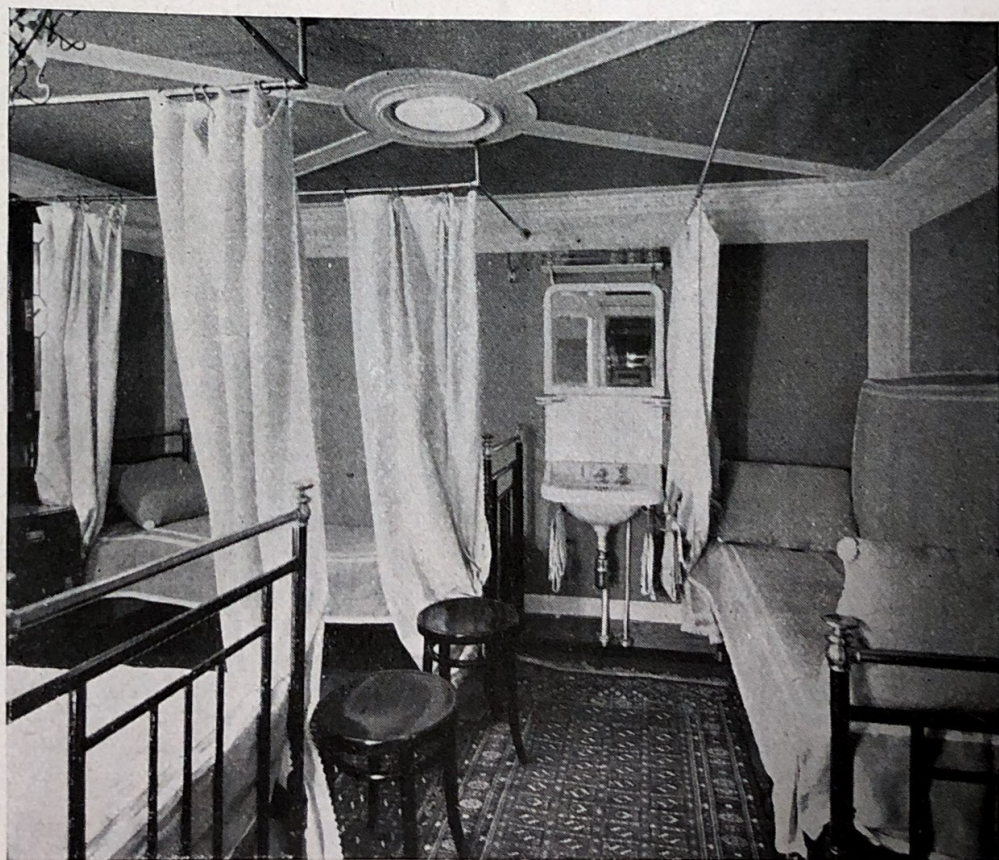
Pola è un centro di gite interessantissime, poichè irradiano da essa per tutta l'Istria numerose carrozzabili, per la maggior parte buonissime e servite da eccellenti autolinee. Seguendo la grande strada Pola-Trieste (135 chilometri, corse celeri giornaliere in poco più di tre ore e mezza, L. 26) si snoda davanti agli occhi il caratteristico paesaggio del Carso istriano, altipiano tormentatissimo da avvallamenti, da doline, da orridi; la brulla petraia si alterna ad ampie distese di vigneti,

...UN'ESCURSIONE SULL'ADRIATICO, IN QUALSIASI DIREZIONE E PER QUALUNQUE DESTINAZIONE, È LA COSA PIÙ AGEVOLE DA COMBINARE; BASTA, PER CONVINCERSENE, GETTARE UNO SGUARDO SUGLI ITINERARI DELLE IMPRESE DI TRASPORTO CHE VI FANNO SERVIZIO.

a rigogliose zone boschive; la strada con serpeggiamenti continui s' inabissa in profonde depressioni, si inerpica su alture coronate da vecchie cittadine pittoresche, da antiche castella, percorre lunghe vallate, e torna finalmente al mare sul vallone di Capodistria,

LA LUMINOSA ELEGANTE VERANDA DELLA MOTONAVE « MOROSINI ».

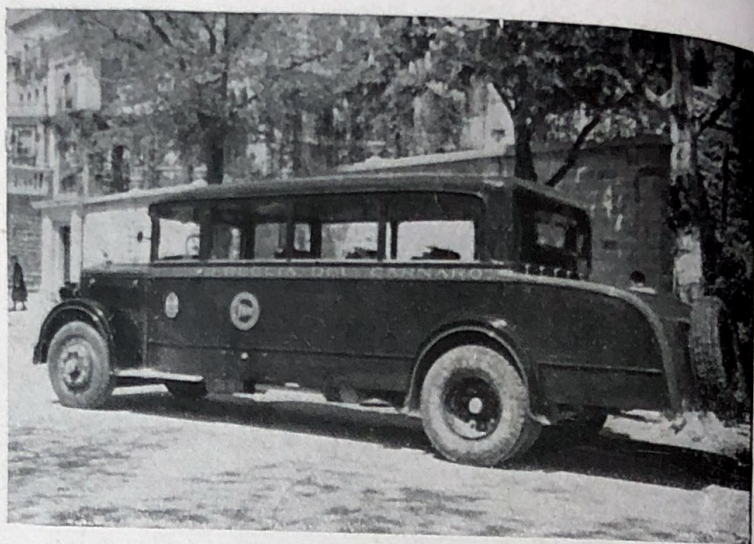
donde, attraverso verdi campagne, a Trieste. I 38 km. da Pola a Rovigno (un'ora e un quarto, L. 8) danno frequenti vedute sul mare, di grande bellezza; continuando da Rovigno a Parenzo (km. 49, due ore, L. 10) la strada contorna elevata il fondo del Canal di Leme del quale si ha il completo, meraviglioso panorama che compensa a larghissima usura la gita. Altra strada di vivo interesse turistico è la Pola-Fianona, sul versante nord-est della penisola (65 km., due ore e un quarto, 15 lire) poichè conduce ad un'altra meraviglia naturale, il Canale dell'Arsa, fiordo lungo e tortuoso di prodigiosa bellezza, all'antichissima Albona — che fu fortezza veneta e di Venezia ha tutte le impronte nelle sue abitazioni e nei suoi monumenti — alla piccola Fianona, altra vedetta veneziana dominante il Vallone omonimo, fiordo pittoresco, incassato tra erte sponde; è questa la strada che prosegue lungo il Quarnaro per Fiume (da Pola km. 117, tre ore e mezza, 35 lire).

Si giunge a Fiume per ferrovia da Milano in meno di 12 ore, e da Roma in 18; un'autolinea celere di gran turismo la collega a Trieste (79 km., 2 ore, L. 33) attraverso la parte alta dell'Istria, per l'altipiano dei Cici, fra paesaggi amenissimi; le corse giornaliere dell'Adriatica impiegano da Ancona poco più di 9 ore, e le trisettimanali da Venezia — per Brioni, Pola ed Abbazia — poco più di 13. La bella città liburnica è pur essa méta e punto di partenza delle escursioni più dilettevoli. Pochi chilometri d'una superba litoranea portano ad Abbazia, la celeberrima città climatica — ricca di mondanità, di svaghi, di conforto — che, con le sue miriadi di ville, d'alberghi e di pensioni tuffate nel verde della più rigogliosa vegetazione, si stende per chilometri lungo l'incantata riviera del Quarnaro sino a Laurana, che ne è la ridentissima appendice. Da Fiume, come da Abbazia o da Laurana, un'ottima linea di navigazione consente la gita alle isole di Cherso e di Lussino, piena di selvaggia bellezza la prima, variata di attrattive la seconda nei suoi centri mag-

SALA DA PRANZO DI UNA DELLE MOTONAVI TIPO « BRIONI », « BARLETTA », « ADRIATICO », « M. GARGANO », « BRINDISI », « ZARA », DELLA COMP. ADRIATICA DI NAVIGAZIONE.

giori di Lussinpiccolo, al fondo del pittoresco Canale d'Augusto, e di Lussingrande sorgente su un terrazzo verdeggiante di fronte a vasti panorami di mare e di terra; e converrà sostare a Lussinpiccolo per vistare la vicina affascinante Cigale, piccola baia circondata da parchi e da giardini, ove un complesso alberghiero di prim' ordine ospita, dal principio della primavera al tardo autunno, le più signorili clientele cosmopolite, attiratevi dalla dolcezza del clima e dalla vaghezza della natura. Nè dimenticheremo da

UNA CAMERA A DUE LETTI E DIVANO SULLA MOTONAVE « FR. MOROSINI ».

gamenti sono facili e comodi e rappresentano altrettanti brevi viaggi ricchi di pittoresca varietà.

Linee marittime di supremo interesse si dipartono da Zara per Làgosta, lungo le coste e tra le isole della Dalmazia meridionale (percorrenze di 12 o di 24 ore, a seconda delle corse): l'Arcipelago Lagostino offre al

DUE TIPI DI AUTOBUS FIAT 635 IN SERVIZIO SULLA « DIRETTISSIMA » FIUME-TRIESTE. - HANNO 17 POLTRONCINE CIASCUNO.

Abbazia la gita al Monte Maggiore, e da Fiume l'escursione al Monte Nevoso, che in breve ora d'automobile ci trasportano dalla zona dei palmizi e dei lauri a quella dei pini alpestri.

Da Fiume a Zara sono otto ore di navigazione nel Quarnaro e nel Quarnarolo, lungo la costa dalmata; otto ore di profondo godimento per il rinnovarsi incessante di panorami, di punti di vista, di passaggi singolarmente caratteristici. Zara merita sopra ogni altra d'essere conosciuta da tutti i connazionali; alle ragioni di sentimento patrio che la rendono particolarmente cara al nostro cuore, si assomma una folla di motivi d'arte e di storia che s'impongono allo spirito di chi percorre le *calli* ed i *campielli* di Zara, così intensamente veneziana nella sua fisonomia, nel suo pittoresco, nei costumi e nella dolce parlata dei suoi abitanti.

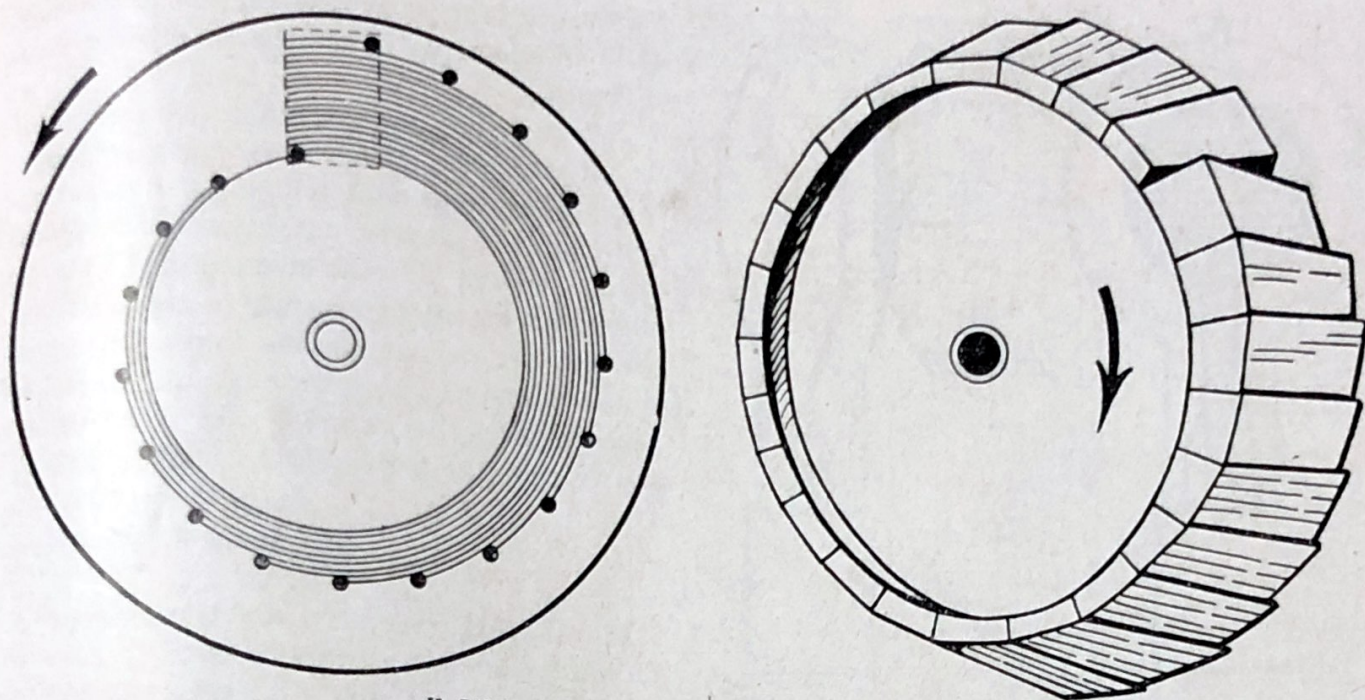
Anch'essa, la nobile città, può esser meta attraentissima degli itinerari più gradevoli: da Ancona in 7 ore e mezza, da Venezia in 18, da Trieste in 12 e mezza, i colle- turista un tale complesso di mirabili visioni paesistiche da rimeritare ampiamente l'escursione.

Questi pochi cenni vogliono essere semplicemente un'esemplificazione dei molteplici richiami che « l'opposta sponda » esercita irresistibilmente su noi, e della facilità con cui possono tener dietro ad essi le più svariate realizzazioni. E bastano, crediamo, a far auspicare che il turismo in Adriatico — come diceva il nostro consocio — abbia a diventare il turismo consueto, allettante, confortevole ed economico, di gran parte degli Italiani.

GUIDO RUATA.

PER I NUOVI SOCI DEL T. C. I.

che, avendo ricevuto il volume « Lombardia Parte II », desiderano di venire in possesso anche dei due volumi **"Piemonte,,** e **"Lombardia,, - Parte I,,,** con cui si inizia la splendida collezione « *Attraverso l' Italia* », la Direzione ha ridotto il prezzo di ciascuno di questi volumi da L. 20 cadauno a **L. 14.—**, se consegnati alla Sede di Milano. Per le spese di spedizione raccomandata aggiungere **L. 3** (Estero **L. 6,50**) ***per un volume;*** **L. 5** (Estero **L. 12**) ***per entrambi.***

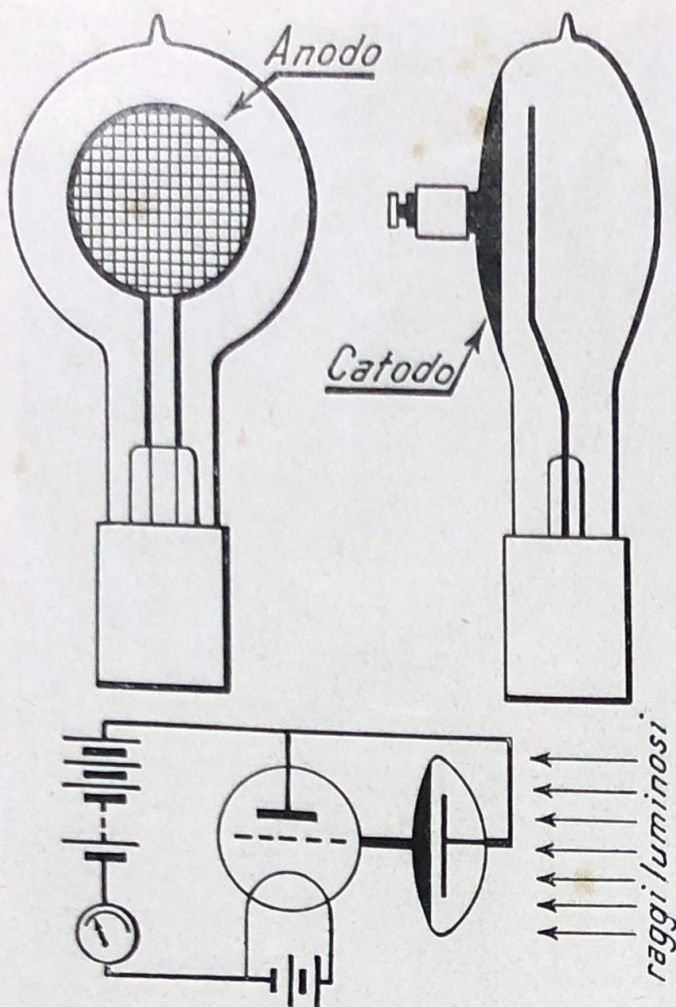
Inviare le richieste all'Amministrazione del T. C. I. Corso Italia 10, Milano.

IL DISCO DI NIPKOW E LA RUOTA DEL WEILLER.

Per la scomposizione e ricomposizione delle immagini, viene molto usato il disco di Nipkow, portante verso la sua periferia tanti piccoli fori equidistanti e disposti secondo una spirale, in modo che i pennelli di luce che li attraversano quando il disco è in rapida rotazione, esplorano ognuno una zona dell'immagine stessa. Se tale disco compie 900 giri al minuto primo, ossia 15 al secondo, vuol dire che la figura viene esplorata in 1/15 di secondo, e perciò l'osservatore — per il fenomeno della persistenza sulla retina — avrà l'impressione di vedere la figura completa come se il disco non esistesse, anzichè riceverla per punti successivi. - Da taluni sperimentatori venne anche adottata la ruota del Weiller, costituita da un disco portante perifericamente tanti specchietti sfalsati uno rispetto all'altro di un certo angolo, di modo che i raggi di luce che successivamente li colpiscono interesseranno zone parallele dell'immagine. L'installazione viene regolata in modo che dal primo all'ultimo specchietto possa esser compresa tutta la scena da trasmettere o da ricevere.

LA TELEVISIONE - SUO STATO ATTUALE

Fra tutte le previsioni uscite dalla facile immaginazione dei romanzieri del secolo scorso sulle conquiste scientifiche dei giorni nostri, certamente quella, alla quale i lettori di allora avranno prestato minor fede, perchè di apparenza più invero simile, sarà stata la visione a distanza — e senza fili per di più — di persone singole o di scene teatrali. E non crediamo di errare in questa affermazione poichè noi stessi, solo una decina di anni fa o poco più, non avremmo facilmente creduto a chi avesse preconizzato a breve distanza di tempo non solo la realizzazione di tale profezia, ma anche il raggiungimento dell'odierno meraviglioso sviluppo nella radiofonia.

Adesso, invece, le cose sono cambiate, poichè i vertiginosi progressi nel campo della elettrotecnica in generale ed in quello della «radio» in particolare, hanno notevolmente contribuito a preparare la via alla nuova conquista scientifica, cosicchè il cammino percorso autorizza a sperare di poter presto raggiungere la meta. A questo proposito, dobbiamo notare che vi è un forte contrasto fra i risultati ottenuti e le speranze che il pubblico in genere manifesta a questo riguardo. E la ragione è semplice: la televisione è da qualche anno sulla ribalta, e un po' perchè siamo abituati alle rapide conquiste scientifiche, un po' perchè ogni tanto la stampa quotidiana diffonde notizie non perfettamente rispondenti al vero a proposito di certi risultati d'oltre Atlantico, ed anche non ultima ragione il fatto che la curiosità del pubblico fa immaginare quello che ancora non è, un po' per tutto, insomma, è opinione diffusa che molto presto sarà possibile *radiovedere* in casa propria una partita di foot-ball o uno spettacolo di varietà, completando così i servizi che oggi si è costretti a *radiosentire* soltanto.

Per giungere a questo è però necessario avere ancora un tantino di pazienza. Pensia-

LA CELLULA FOTOELETTRICA (DI FRONTE E IN SEZIONE E IL SUO FUNZIONAMENTO.

La cellula fotoelettrica è anche detta « occhio elettrico » per analogia col nostro organo visivo, essendo sensibilissima alle manifestazioni luminose. Essa poi è ancora più sensibile del nostro occhio, poichè si lascia influenzare da radiazioni che escono dalla zona luminosa (raggi ultravioletti ed infrarossi) e per le quali il nostro occhio è completamente cieco. - L'apparecchio è costituito da un'ampolla di vetro o di quarzo — priva d'aria o contenente dei gas rari — nella quale il metallo alcalino costituente uno degli elettrodi (potassio o cesio) aderisce in sottile strato ad una parte della parete, e l'altro elettrodo è collocato a breve distanza ed è una reticella di nichel. Quando un raggio luminoso colpisce lo strato alcalino (catodo) — essendo gli elettrodi in comunicazione con una sorgente di corrente continua — ha origine una debole corrente dal catodo verso l'anodo per effetto di una particolare emissione di cariche negative di elettricità dalla stessa superficie catodica; corrente debolissima, come intensità, che viene però amplificata in modo opportuno (vedi schema), approfittando delle possibilità offerte da una lampada termojonica.

mo un momento quanti anni sono passati dacchè Guglielmo Marconi riuscì a trasmettere nella villa paterna di Pontecchio il primo segnale radiotelegrafico, superando la modesta distanza di poche decine di metri: più di trent'anni son passati. Forse al lettore non sembrerà vero: ma in effetto i successi di Marconi ebbero inizio nel secolo scorso, mentre il loro interessamento per la « radio » è nato solo pochi anni fa, dopo le prime applicazioni... domestiche, e prima d'allora essi non furono forse mai a conoscenza nè degli studi nè delle esperienze lunghe, minuziose, estenuanti ch'erano in corso per combattere e vincere tante difficoltà.

Nessuna scoperta scientifica può maturare da un giorno all'altro, ma — come si dice — bisogna dar tempo al tempo. Or dunque accontèntati, o lettore, se domani non potrai ancora godere il radio-cinematografo stando comodamente seduto in una poltrona del tuo salotto; per calmare la tua impazienza, pensiamo che non ti riuscirà importuna una breve esposizione dei principî e dei metodi generali sui quali si basa questo geniale ritrovato.

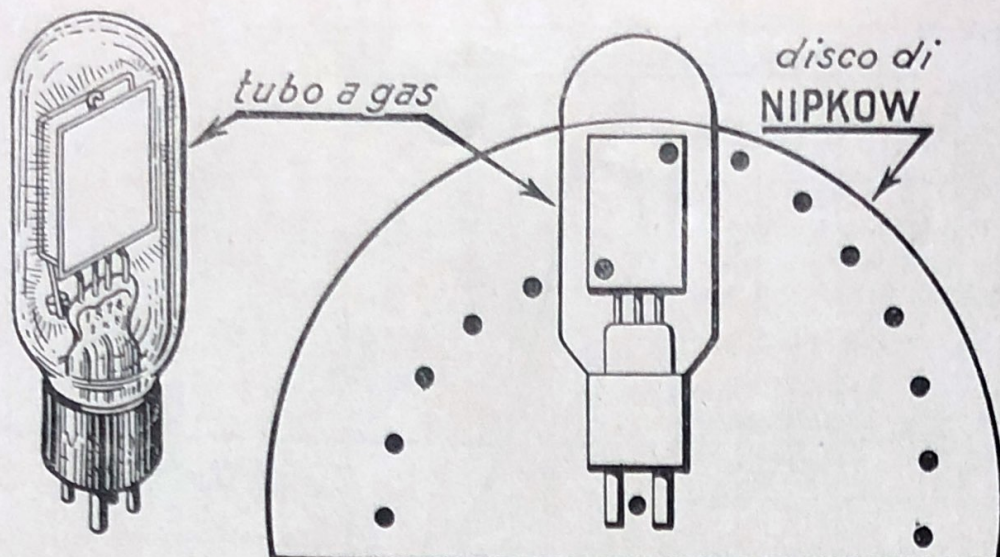
Il problema da risolvere.

Il problema generale della trasmissione di un'immagine *fissa,* come sarebbe il caso di un disegno o di una fotografia; *mobile* se trattasi di una o più persone in movimento, come, per esempio, gli attori di un teatro) può essere teoricamente risolto seguendo due vie diverse: per punti contemporanei, o per punti successivi. Il soggetto da « trasmettere » vien diviso idealmente in tante piccolissime zone, ognuna delle quali può essere considerata come illuminata con intensità costante; dimodochè se con un sistema appropriato — in merito al quale non vogliamo per ora entrare in particolari — si riesce a convertire in impulsi elettrici di intensità variabile le luminosità delle varie zone, si potrà giungere alla stazione ricevente e ricomporre l'immagine col procedimento inverso. E' però evidente che per ottenere sullo schermo di ricezione un'immagine sufficientemente chiara e nitida per essere apprezzata dai nostri occhi, è necessario che i singoli punti abbiano estrema piccolezza, e quindi assai grande dev'essere il numero degli impulsi trasmessi: si comprende come tale procedimento sia di difficilissima — se non d'impossibile — realizzazione pratica, per l'immane complicazione della linea collegante le due stazioni. Per convincersene, basta pensare che per trasmettere ad esempio una negativa cinematografica del formato di mm. 18 × 24 occorrerebbero più di 1500 fili di linea; poichè in tante zone si dovrebbe dividere il soggetto per ottenere una soddisfacente sua riproduzione

Per superare l'ostacolo, si pensò allora di girare la questione approfittando dell'inerzia della retina dell'occhio umano, che dà luogo al fenomeno conosciuto sotto il nome di « persi-

stenza delle immagini ». Se attraverso ad un unico filo (*unico filo*: questa è la grande e sostanziale differenza sul sistema precedente) vengono trasmessi successivamente tutti gli impulsi di luce delle varie zone nelle quali il soggetto è stato suddiviso, in un periodo di tempo pari ad 1/15 di minuto secondo, corrispondente cioè alla durata media di persistenza delle immagini sulla rètina, sarà possibile ad un occhio umano di percepire il soggetto trasmesso come se tutti i suoi punti luminosi lo colpissero simultaneamente. È perciò chiaro quanto nel presente caso siano semplici gli apparecchi rispetto a quelli della soluzione precedentemente esaminata, appunto per il fatto che qui la trasmissione degli impulsi vien fatta *successivamente* attraverso ad un filo di linea unico, mentre il nostro occhio li percepisce come se li ricevesse *simultaneamente*.

Questo diagramma indica chiaramente due cose importanti al riguardo delle cellule fotoelettriche: 1) la grande differenza di sensibilità che si ottiene fra una cellula a vuoto e la stessa posta in atmosfera di gas raro; 2) il diverso comportamento delle cellule fotoeletriche a seconda della lunghezza d'onda dei raggi incidenti. Prendendo a paragone l'occhio umano, si vede che la cellula al potassio ha il massimo di sensibilità nella zona dell'indaco, e buon comportamento fra l'azzurro e l'ultravioletto; quantunque con procedimenti speciali sia possibile ottenere il diagramma della figura per l'uso anche nella banda verso il verde ed il giallo. La cellula al cesio ha invece il massimo della sua sensibilità verso il rosso, e discreto comportamento in quasi tutta la banda visibile: essa è quindi delle più raccomandabili per televisione.

Il primo problema di indole pratica, che si trattò dunque di risolvere, fu quello della scomposizione — e susseguente ricomposizione sincrona — dei soggetti da trasmettere, e siccome tale procedimento di analisi e di sintesi comporta, per l'estrema sua rapidità, la trasmissione di qualche decina di migliaia di impulsi elettrici di varia intensità per minuto secondo, si può facilmente comprendere come l'ottenimento di questo risultato positivo abbia di per sè costituito un notevole e decisivo primo passo. L'apparecchio usato a questo scopo è il disco ideato fin dal 1884 dal Nipkow, e che porta verso la sua periferia tanti piccoli fori equidistanti e disposti secondo una spirale. Se tale disco viene posto in rapidissima rotazione, ed un osservatore guarda attraverso i fori un disegno od una persona posti dall'altra parte, avrà la sensazione che il disco non esista, poichè ogni foro gli permetterà di vedere una piccola zona del soggetto, e se la velocità di rotazione è calcolata in modo che tutta l'immagine o la persona possano essere esplorate in 1/15 di secondo, la rétina dell'osservatore, per il già detto fenomeno della persistenza, conserverà tutti gli impulsi di luce che riceve, trattenendo così l'immagine completa, come se invece di averla ricevuta per strisce successive l'avesse tutta percepita nel medesimo istante. E' in sostanza lo stesso fenomeno che — per portare un facile paragone — accade quando si guarda fuori dal finestrino di un treno in corsa mentre passa sopra un ponte colle sponde a traliccio; il paesaggio viene distinto egualmente come se non ci fossero le travi metalliche, poichè, data la rapidità del movimento, le zone opache prodotte dalle travature sulla re-

Nella stazione televisiva ricevente vi deve essere un organo sensibilissimo per la conversione in sprazzi luminosi delle intensità di corrente ottenute dalla modulazione e successiva amplificazione dei segnali provenienti dalla stazione d'emissione. Le comuni lampade ad incandescenza non possono servire per la loro grande inerzia, ed allora si ricorre ai tubi a gas incandescente, basati sull'emissione elettronica di una placca metallica posta assieme ad un altro elettrodo metallico in atmosfera di estrema rarefazione. La luce che ne deriva è molto intensa e — quello che più importa — è suscettibile di regolazione pronta e completa. Per eliminare dispersioni, ed ottenere così fascetti luminosi più regolari, si suole dare alla placca le dimensioni del *quadro* che risulta sul disco di Nipkow dalle distanze ortogonali dei due fori estremi.

tina non riescono a cancellare le impressioni che l'occhio riceve dalla luminosità che filtra attraverso le maglie relativamente larghe del traliccio.

Se ora, dietro al disco di Nipkow rotante innanzi ad una immagine, come detto più sopra, pensiamo di collocare — anzichè l'occhio dell'osservatore — un apparecchio capace di trasmettere lungo il filo di linea tanti impulsi elettrici di intensità proporzionale alle luminosità dei pennelli di luce che successivamente lo colpiscono, abbiamo immaginato il primo apparecchio televisivo trasmettente; che in sostanza sarà identico al ricevente, poichè questo funziona esattamente secondo lo stesso principio, ma con procedimento invertito.

Gli impulsi elettrici, giungendo ad una speciale lampada, la faranno brillare più o meno fortemente a seconda delle loro intensità (proporzionali, ricordiamolo, alle luminosità delle singole zone dell'immagine trasmessa) e questi raggi, inviati allo schermo di ricezione attraverso un disco di Nipkow eguale a quello di partenza e rotante esattamente alla stessa velocità ed in perfetto sincronismo col primo, ricostruiranno fedelmente il soggetto inviato. Che la trasmissione degli impulsi elettrici da una stazione all'altra sia poi effettuata per mezzo di una linea elettrica oppure mediante radio-onde, questo non altera la questione, poichè il procedimento di esplorazione dell'immagine e della sua ricostruzione, rimane inalterato.

Visto ora in linea di massima come il problema si presenta nei suoi elementi essenziali, cerchiamo di esaminare più da vicino i vari apparati e renderci conto del modo col quale essi possono collaborare e costituire la meravigliosa catena che permette la visione al di là di tutti gli ostacoli e di tutte le distanze.

Il disco di Nipkow e la cellula fotoelettrica.

I modesti pionieri della televisione d'oggi — modesti non per la loro personalità, ma perchè le loro ricerche erano dirette ad altri rami della Scienza — sono stati indubbiamente Hertz, il famoso fisico di Amburgo, e Nipkow, lo studioso di Berlino. Il disco di Nipkow, al quale fu dato dapprincipio il nome di telescopio elettrico, ha il merito di un'estrema semplicità di costruzione accoppiata ad una grande praticità di funzionamento. Passiamo ora ad esaminare la ruota di Weiller, la quale consiste in un disco sul cui manto periferico sono collocati numerosi piccoli specchi, sfalsati uno rispetto all'altro di un certo angolo, di modo che se un raggio di luce ne colpisce uno mentre il disco ruota, si avrà per riflessione sullo schermo una linea — più o meno luminosa a seconda dell'intensità del raggio incidente — e subito dopo, quando cioè il raggio luminoso viene ad incontrare lo specchio seguente diversamente inclinato, una seconda striscia luminosa parallela alla prima, e così di seguito fino all'ultimo, dopo di che si ricomincia: è facile pensare quindi all'installazione di questa ruota del Weiller al posto del disco di Nipkow nelle stazioni di televisione, come fece Baird nei recenti suoi esperimenti di trasmissione di scene all'aperto.

La cellula fotoelettrica, invece, a differenza del disco di Nipkow — noi accoppiamo questi due organi perchè entrambi sono essenziali nel funzionamento degli impianti di televisione — non nacque già pronta per l'applicazione pratica, ma ebbe bisogno di studi e di esperimenti preventivi assai notevoli, ai quali attese con pazienza ed entusiasmo una folta schiera di studiosi. Dapprincipio, però, non si riuscì a sfruttare in modo soddisfacente il fenomeno fotoelettrico, e per i primi esperimenti di televisione si fece uso di un altro apparecchio, basato, nel suo funzionamento, sopra un' osservazione casualmente fatta nel 1873 da due ricercatori — il May e lo Smith — mentre maneggiavano delle speciali resistenze al selenio, usate negli impianti telegrafici. Essi riscontrarono, cioè, che tali resistenze variavano notevolmente il loro valore se il selenio di cui erano formate veniva colpito da luce più o meno intensa: qual mezzo migliore di questo poteva essere adoperato per trasformare delle variazioni luminose in corrispondenti variazioni di corrente elettrica? L'applicazione pratica si presentava infatti di una grande semplicità, poichè se sotto una data condizione di illuminazione la resistenza al selenio (inserita naturalmente in un circuito elettrico) lasciava passare una certa corrente elettrica, variando il grado di illuminazione variava pure la corrente che percorreva il circuito, e fra questi estremi di intensità elettrica erano perciò comprese tutte le intensità di corrente corrispondenti alla gamma di luminosità racchiusa fra i due estremi, presi come base.

Ecco come avviene il funzionamento della cellula di Karolus. Quando il raggio luminoso attraversa successivamente i due *nicol* aventi i rispettivi piani di polarizzazione incrociati, esso viene estinto, ossia al di là del *nicol* analizzatore non si ha alcuna sensazione luminosa. Se in queste condizioni si pone fra i due *nicol* una vaschetta contenente una soluzione di nitrobenzolo che fa da dielettrico ad un condensatore influenzato dalla corrente modulata proveniente dalla stazione di emissione, l'estinzione del raggio luminoso viene mitigata in modo proporzionale alle variazioni di tensione che agiscono sulle armature del condensatore. Si ottiene così la più perfetta rispondenza fra le variazioni di corrente e l'illuminazione dello schermo ricevente. *In alto a destra*: come si presenta la cellula Karolus usata in Germania dalla Telefunken.

Troppo lungo — e fuor di luogo, anche — sarebbe citare qui gli accorgimenti seguiti per giungere alle applicazioni pratiche di questo fenomeno: accontentiamoci quindi di sapere che industrialmente le cellule al selenio furono presto abbandonate a causa della grande inerzia che presentavano nel ritornare alla primitiva resistenza dopo un'illuminazione intensa. Esperienze condotte sopra una cellula avente all'oscuro una resistenza di 10.000 *ohm* (1) provarono che, mentre una repentina illuminazione portava istantaneamente o quasi detta resistenza a circa 3000 ohm, una successiva brusca interruzione della luce esigeva ben 2 secondi perchè la resistenza raggiungesse il valore di 4300 ohm ed altri 5 secondi per riprendere i primitivi 10.000 ohm. Come si può ben capire, questo difetto era troppo grave per le applicazioni di cui si trat-

---

(1) L'*ohm* è l'unità di resistenza elettrica, che come sappiamo indica la difficoltà — per così dire — che la corrente elettrica incontra nell'attraversare un conduttore. Avviene in elettricità quello che avviene in altri campi, per esempio in quello del calore: in parecchi corpi, aventi egual forma e dimensioni e posti nelle stesse condizioni d'ambiente, la trasmissione non si effettua allo stesso modo, il rendimento dipendendo in primo luogo dalla natura del corpo in esame, e poi dalla sua sezione, lunghezza, ecc.

In particolare, più un corpo è sottile, più è resistente al passaggio di corrente elettrica, e viceversa: questo spiega perchè le «resistenze» elettriche che si costruiscono a scopo di riscaldamento nei ferri da stiro e nelle stufe sono costituite da fili metallici di leghe già ad alta resistenza per sè stesse (argentana, costantana, ecc.) e di piccola sezione.

Tanto per dare ora un'idea del valore della resistenza di 10.000 ohm citata per una cellula al selenio, diremo che un ferro da stiro presenta all'incirca 50 ohm, ed una lampada a filamento metallico da 100 candele, 200 ohm. Va da sè poi che tanto più un dato apparecchio è *resistente*, tanto minore è l'intensità di corrente che può passare attraverso ad esso (non cambiando naturalmente la sorgente di alimentazione) allo stesso modo che in una tubazione d'acqua l'intensità dell'erogazione (detta *portata*, ossia la quantità di liquido che passa in un secondo attraverso una sezione qualunque della tubazione) è maggiore per un tubo a larga dimensione, che presenta quindi minor resistenza, ed è invece minore per piccoli diametri, data la maggior difficoltà che l'acqua incontra nel suo cammino.

Convenzionalmente, il Congresso di Chicago del 1893 ha stabilito di assumere per il valore di 1 ohm la resistenza di una colonna di mercurio avente la sezione di un millimetro quadrato e la lunghezza di 106,3 centimetri, alla temperatura del ghiaccio fondente.

tava, perchè evidentemente si sarebbero avute sensibili distorsioni e squilibrii nelle immagini riprodotte; di più, poi, la sensibilità di queste cellule si rivelò assai inferiore a quella di altre più tardi trovate.

L'emissione elettronica.

Oggi, dunque, è solo l'effetto fotoelettrico che trionfa, scoperto — come ho detto — da Hertz durante le ricerche sulle oscillazioni elettromagnetiche che lo immortalarono e permisero a Guglielmo Marconi di giungere rapidamente alla telegrafia senza fili. Durante le sue osservazioni, Hertz scoprì che un metallo colpito da un raggio luminoso emette degli elettroni (cariche di elettricità negativa) che possono essere raccolti e generare così un passaggio di elettricità proporzionale alla variazione luminosa che colpisce il metallo stesso. Questa scoperta, non impressionò gran che il fisico tedesco, la cui mente era in quel momento rivolta ad altre mète, e perciò — colla meticolosità sua propria — si limitò a prendere degli appunti su quanto aveva osservato, riservandosi di studiare più tardi la cosa, se ne avesse vista la opportunità.

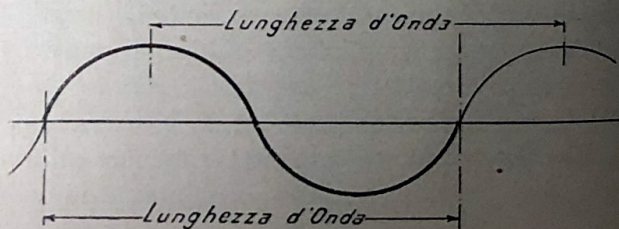
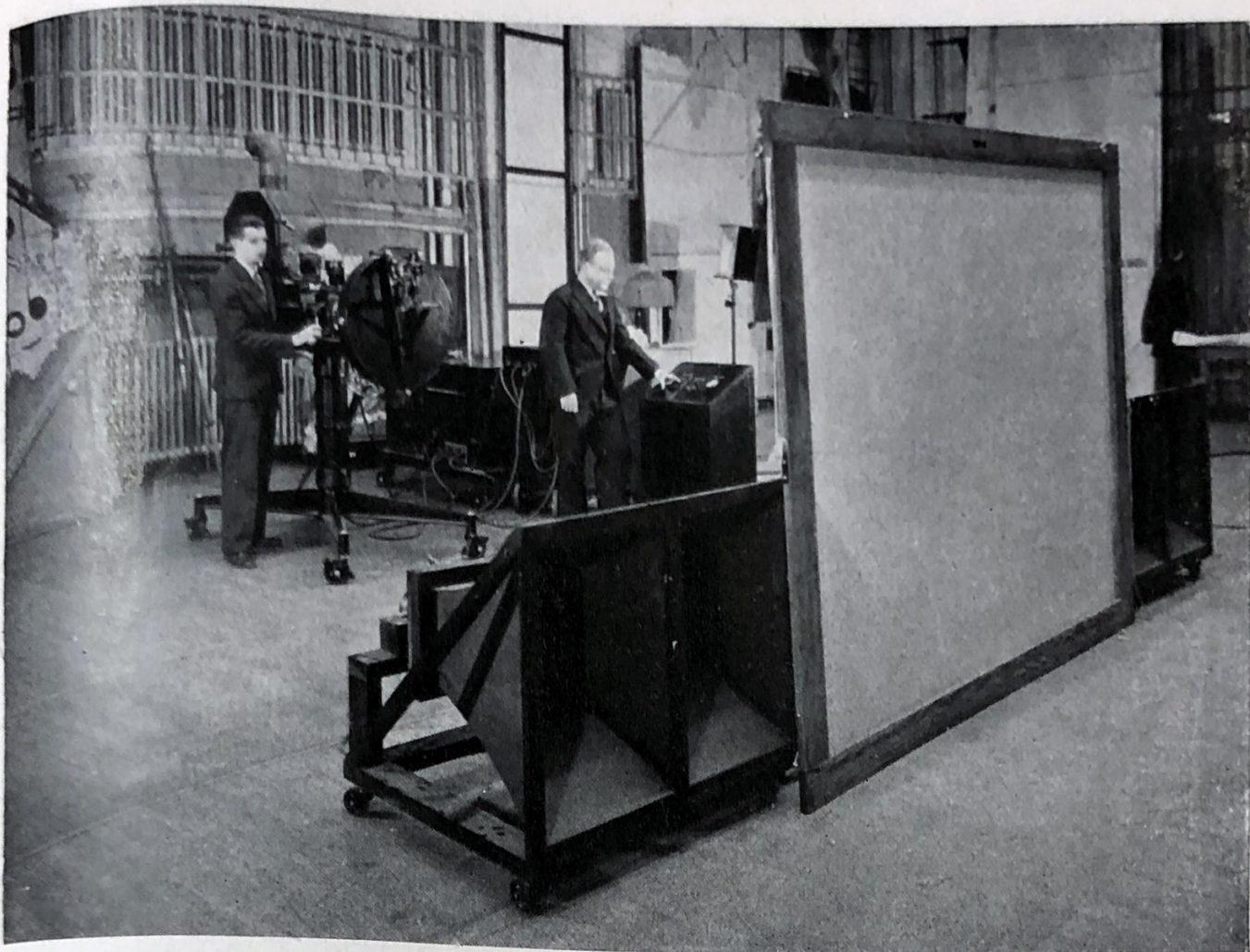
L'anno successivo, nel 1888, le ricerche su questa strana emissione elettronica vennero riprese da Hallwachs di Darmstadt, che se ne interessò al punto da studiare a fondo la questione. Più tardi, importanti indagini sullo stesso fenomeno vennero condotte da Elster e Geitel, e dal compianto nostro Righi.

Tutti i metalli presentano il fenomeno dell'emissione elettronica, e la diversità di comportamento fra l'uno e l'altro, è data principalmente dalla diversa loro sensibilità nei riguardi della lunghezza d'onda dei raggi incidenti (1). Si hanno così cellule sensibili alla gamma delle radiazioni invisibili, ed altre che funzionano solo sotto l'influenza delle radiazioni luminose; per questo la cellula fotoelettrica in genere è da considerare come un vero e proprio « occhio elettrico », ancor più perfetto dell'occhio umano, poichè il suo campo di percezione è ben più esteso di questo. Per le applicazioni nella televisione, si son dovuti naturalmente adottare i tipi che reagiscono ai raggi luminosi, ed a questo requisito rispondono bene i metalli alcalini, quali litio, sodio, potassio, rubidio, stronzio, cadmio e cesio. Di essi, il più largamente sfruttato è il potassio, che mentre per la sua natura è sensibile solo nella banda dall'azzurro all'ultravioletto, con speciali trattamenti ha potuto essere reso efficace anche per altre radiazioni visibili. Per aumentare ancora il campo d'influenza della cellula, si usa oggi il cesio — applicato con speciali procedimenti per attenuarne l'estrema instabilità — che per l'appunto è sensibile entro un'estesa zona della gamma luminosa.

Una cellula fotoelettrica a metallo alcalino è dunque costituita da un'ampolla di vetro, o meglio di quarzo — che non assorbe i raggi ultravioletti di cui è ricca la luce solare — completamente priva di aria (o contenente qualche gas raro a bassa pressione per aumentare l'emissione elettronica), nella quale due elettrodi sono collegati ad una sorgente di corente continua, come pile, accumulatori o dinamo. Il càtodo, o polo negativo, aderisce in sottile strato ad una parete dell'ampolla, e l'ànodo, o polo positivo, è collocato a piccola distanza ed è costituito da un semplice filo o da una sorta di reticella di nichel. Fintanto che la differenza di potenziale che agisce sui due elettrodi, non è elevata, la cellula è del tutto isolata, nell'oscurità. Illuminando invece il metallo alcalino (càtodo) si nota che una debole corrente passa attraverso lo spazio che separa i due elettrodi, e che precisamente dal càtodo ha origine un'emissione di corpu-

---

(1) Nelle vibrazioni di qualsiasi fenomeno (elettrico, luminoso, acustico) si intende per *lunghezza d'onda* la distanza fra due massimi consecutivi (vedi figura) che è anche eguale allo spazio rettilineo percorso dopo un ciclo o periodo completo (in figura un ciclo completo è disegnato con una linea più marcata). Ciascun ciclo poi, si compone di due variazioni, una in senso opposto all'altra.

La *frequenza* di una data onda, non è altro che il numero di cicli completi descritti in un minuto secondo: trattandosi di onde luminose o elettriche che si propagano nell'etere con la velocità di 300.000 chilometri al secondo, è evidente che la lunghezza d'onda si ottiene dividendo tale velocità per la frequenza che compete all'onda in esame, e viceversa. Per esempio, nelle onde medie usate nelle normali radioaudizioni, essendo la loro lunghezza compresa fra 200 e 500 metri, la loro frequenza sarà di 1.500.000 a 600.000 cicli al secondo. Le onde ultracorte invece, che sono in questi giorni oggetto di particolari studi, avendo lunghezze dell'ordine di 20 centimetri, comportano una frequenza di 1.500.000.000 di cicli al secondo. Le onde luminose, sono ben più brevi: dal rosso al violetto la loro frequenza va da 400 a 800 trilioni di oscillazioni al secondo e perciò la rispettiva lunghezza d'onda è di millimetri 0,00075 e 0,000375.

In America, nel teatro di Schenectady, si è riusciti a dare una grandiosa dimostrazione delle possibilità future della televisione allestendo un eccezionale spettacolo di ricezione televisiva sopra uno schermo delle dimensioni di quelli ordinari da cinematografo: enorme in confronto a quelli di pochi decimetri quadrati con i quali si credeva di aver già ottenuto tanto! - La perfezione dei circuiti, la costruzione specialissima degli apparecchi eseguita dai tecnici della General Electric Company, la sincronia dei dischi di Nipkow ottenuta rigorosamente, le segnalazioni continue fra le due stazioni, l'illuminazione dello schermo di ricezione con un potentissimo arco elettrico.... tutti i particolari vennero perfezionati con quella cura e quell'attenzione scrupolosa che l'avvenimento richiedeva: non era forse il primo spettacolo del genere nel mondo?

scoli carichi di elettricità negativa (elettroni) che viene ricevuta dalla superficie anodica. La intensità di tale corrente è debolissima, e tanto per rendere l'idea del suo ordine di grandezza, possiamo dire che una ordinaria lampada elettrica da cento candele, posta ad un metro di distanza da una cellula fotoelettrica, fa nascere in questa l'intensità di miliardesimi di ampère. Il nostro senso pratico, si sgomenta al pensiero che tali impulsi possano essere utilizzati non solo, ma che una loro anche lieve variazione venga ad influenzare degli apparecchi, eppure tutto questo problema basa la sua esistenza sul gioco di cifre che noi non potremo mai concepire poichè le unità, per noi già piccole, sono ancora infinitamente grandi: basta infatti che ci riferiamo ai milionesimi di secondo che rappresentano la durata di oscillazione delle onde corte usate nelle trasmissioni radiofoniche ed ai centomillesimi di millimetro che indicano la lunghezza d'onda delle vibrazioni luminose, per comprendere come sia distante dai nostri sensi tutto quel misterioso lavorìo di cui vediamo i risultati senza alcuna possibilità di seguirne lo svolgersi delle varie fasi.

Va da sè che, tanto nell'emissione quanto nella ricezione degli impulsi di corrente, si fa uso delle lampade termojoniche, grazie alle meravigliose proprietà delle quali si son potuti ottenere gli ottimi odierni risultati.

La ricerca dei segnali.

Se nella stazione trasmittente il buon andamento delle varie operazioni è affidato — come si è visto — all'occhio elettrico, nell'apparato ricevente la responsabilità della ricostruzione delle immagini cade tutta sulla lampada ad illuminazione variabile, che per analogia potrebbe essere chiamata « cervello elettrico », dato che, come quello umano,

deve convertire in manifestazioni sensorie (nel presente caso, luminose) gli impulsi che riceve dall'esterno. A parte la questione del perfetto sincronismo degli apparati rotanti (dischi di Nipkow o ruote del Weiller) posti nelle due stazioni — questione di grande importanza della quale non possiamo occuparci ora — è infatti evidente come la possibilità di ottenere sullo schermo di ricezione delle immagini nitide, dipende dalla sensibilità della lampada che si adopera: nel senso che essa deve possedere un'inerzia propria, infinitamente piccola, in modo da rispondere prontamente e senza alcuna distorsione agli impulsi di corrente elettrica che riceve.

Si comprende perciò come le usuali lampade a filamento metallico non possano servire alla bisogna. Per tale applicazione si sono assai diffusi i tubi detti a gas incandescente, costituiti da un'ampolla cilindrica di vetro contenente due elettrodi: uno (il càtodo) a forma di placca, e l'altro (l'ànodo) formato semplicemente da un filo piegato in modo da seguire l'andamento perimetrale del càtodo, pur rimanendo da questo un poco discosto. L'ampolla contiene dei gas rari (di preferenza il neon) e piccole quantità di vapori di mercurio per correggere la luce rossastra del neon.

Applicando una certa differenza di potenziale (quella che in linguaggio profano e con significato... discutibile vien detta *voltaggio*) ai due elettrodi, e facendo in modo che la intensità di corrente non scenda al disotto di un limite minimo dipendente dalle caratteristiche della lampada, si possono originare emissioni elettroniche in più o meno grande copia, a seconda degli impulsi di corrente che agiscono sugli elettrodi. In particolare, se tali impulsi sono quelli provocati dalla stazione trasmittente, l'illuminazione del tubo seguirà fedelmente le loro variazioni e — attraverso il disco di Nipkow — ricostruirà fedelmente la scena svolgentesi nella prima stazione.

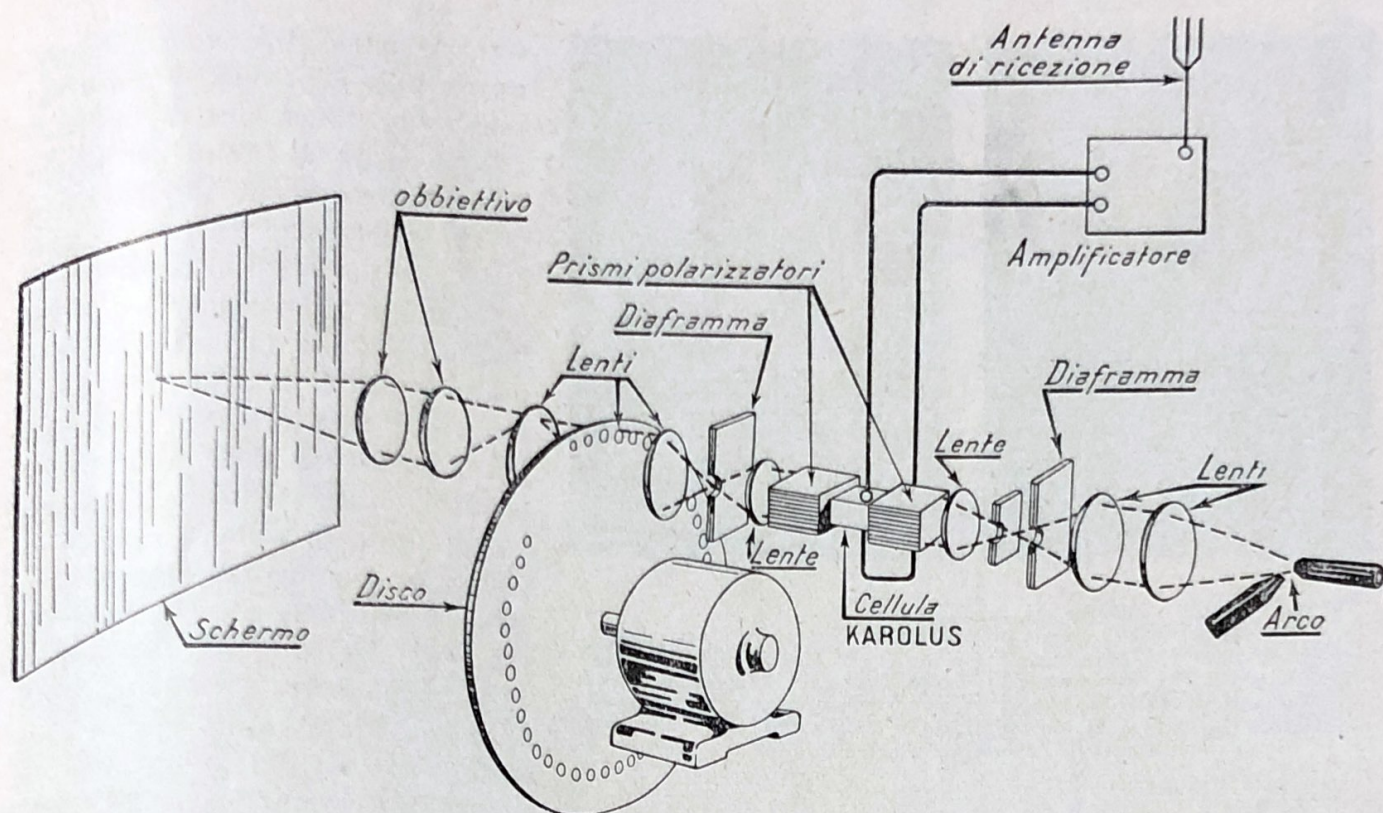
La prontezza d'azione di questa lampada in relazione alle intensità di corrente che la percorrono, ha del fantastico: basti dire che è possibile giungere a 100.000 sprazzi di luce di diversa intensità al minuto secondo, il che significa che la differenza di tempo interposta fra la variazione di corrente e lo sprazzo da essa prodotta è minore di 0,00001 di secondo.

Nell'intento di migliorare ancora questi risultati, vennero sfruttati altri principi, e qui ricordiamo — pur senza descriverlo — l'oscillografo catodico di Braun che sembra destinato a grande avvenire per la sua possibilità di essere impiegato tanto nella trasmissione quanto nella ricezione, senza bisogno nè di motori nè di altri organi rotanti.

Televisione d'oggi.

Ora che abbiamo ammirato l'ingegnosità di tutti questi apparecchi e la precisione del loro funzionamento — si chiederà fra sè il lettore — quali sono i risultati concreti finora raggiunti? Diciamo subito che i tentativi di trasmettere per *broadcasting* delle scene di varietà o d'altro genere, non hanno ancora permesso di organizzare trattenimenti veri e propri, poichè se il dilettante trova modo di essere l'uomo più felice della terra al solo « ricevere », radiotrasmesso, il mezzo busto di un dicitore o qualche saltellante figurinetta di ballerina-cantante — il tutto sopra uno schermo di dimensioni molto ridotte e con una nitidezza assai scarsa — è logico pensare che il pubblico in genere si stancherebbe assai presto di un risultato tanto imperfetto.

Appunto a perfezionarlo si dedicano molti studiosi nei diversi paesi: così in Germania il Karolus che si serve della ruota di Weiller per la trasmissione degli impulsi, il Barthélemy in Francia che opera secondo un procedimento da lui stesso ideato, ed in Inghilterra il Baird — sia col classico sistema del disco di Nipkow, sia con la ruota di Weiller — che merita di esser ricordato in modo speciale perchè la sua opera nel campo della televisione può esser paragonata a quella di Guglielmo Marconi nella telegrafia senza fili, avendo avuto in primo luogo il grande merito di trasportare nel campo pratico quanto esisteva soltanto in teoria.

In America, invece, le grandi organizzazioni industriali compresero subito che non sarebbe stato possibile ottenere sentiti e notevoli progressi se non attraverso esperienze successive, e perciò disposero per la creazione di appositi laboratori attrezzatissimi, ove numerosi tecnici e specialisti dei vari rami apportano valido contributo all'opera degli studiosi nelle loro ricerche. Tale larghezza di vedute, accoppiata ad un'adeguata potenza di mezzi, non ha infatti tardato a dare i suoi frutti, e fin da due anni fa venne stupito il mondo con una rappresentazione al teatro di

Nell'esperimento di Schenectady, per ottenere la ricezione sopra uno schermo di quattro metri quadrati, il grande problema da risolvere era quello di ottenere una conveniente illuminazione di tutte le zone, senza che l'inerzia della sorgente luminosa guastasse gli effetti di chiaroscuro delle scene stesse. La modulazione perfetta del pennello luminoso venne ottenuta colla speciale cellula Karolus accoppiata ad un potentissimo arco elettrico. La ricostruzione delle immagini non differiva poi dal solito schema con disco di Nipkow, come risulta dal disegno.

Schenectady durante la quale si ricevettero per televisione (attraverso la distanza di 5 chilometri) brevi scene di varietà sopra uno schermo di ben due metri di lato: enorme, in confronto a quelli di pochi decimetri quadrati coi quali fino ad allora si pensava di aver già fatto dei passi da gigante.

L'eccezionale rappresentazione venne organizzata alla presenza di un ristretto numero di tecnici e di personalità, dalla General Electric Co. che volle in tal modo rendere noto al pubblico quanto silenziosamente — e con la tenacia di parecchi anni di ricerche — i suoi tecnici avevano realizzato. In questo impianto, una delle maggiori difficoltà da vincere consisteva nella scelta di una sorgente luminosa di grande intensità — per illuminare uno schermo di dimensioni inusitate — che fosse inoltre suscettibile di essere modulata in modo perfetto; poichè evidentemente a nulla sarebbe valso il disporre di una sorgente molto forte se fosse poi mancata la possibilità di passare facilmente dalle più vive intensità di luce alle sfumature più delicate per il risalto del soggetto da riprodurre.

Il problema venne allora risolto nel seguente modo: per quanto riguardava la sorgente intensa, si fece uso di una potente lampada ad arco, mentre per la modulazione si applicò la speciale cellula che il Karolus di Lipsia aveva costruito sfruttando una scoperta effettuata molto tempo prima dal Kerr, in relazione a certe influenze elettriche sulla luce polarizzata. In poche parole, questa cellula consta di due « nicol » o prismi formati dalla riunione di due pezzi di spato d'Islanda (cristallo di rocca) fra i quali vien collocato un piccolo condensatore elettrico immerso in una soluzione di nitrobenzolo.

Per comprenderne il funzionamento, dobbiamo ricordare che un raggio luminoso vibra trasversalmente secondo infiniti piani disposti come una rosa attorno ad esso, e quando sul suo percorso vien posto un « nicol » allora si « polarizza » ossia esce con una sola vibrazione. Se questo raggio così semplificato si fa penetrare in un secondo « nicol » avente il proprio piano di polarizzazione perpendicolare a quello del primo, esso si estinguerà totalmente, e solo dopo aver girato questo secondo « nicol » fino a renderlo parallelo al primo, la luce potrà uscire. Se ora, quando i due « nicol » sono incrociati, ossia il raggio di luce è estinto al di là del secondo, si pone in mezzo una vaschetta di nitrobenzolo contenente un condensatore elettrico, la

Anomalie della ricezione di immagini: 1) i due dischi sono sfasati di un certo numero di fori, pur girando esattamente alla stessa velocità; 2) ripetizione degli impulsi causati dal ritorno della stessa onda per riflessione contro lo *strato* di Heaviside, che si suppone costituito da aria ionizzata, avente la proprietà di riflettere le radiazioni elettriche come uno specchio fa con un raggio luminoso.

tensione variabile delle sue armature — derivante dalla corrente modulata proveniente dalla stazione di emissione — influisce sulla proprietà birifrangente del nitrobenzolo, facendo sì che l'oscurità completa prodotta dai due « nicol » incrociati sia mitigata proporzionalmente all'intensità delle correnti stesse.

Lo spettacolo di Schenectady segnò veramente l'inizio di una nuova fase nella storia della televisione, e dopo quell'epoca tanti altri esperimenti ebbero luogo, ma quei risultati non furono mai superati e forse nemmeno eguagliati. Essi non possono tuttavia considerarsi di pratica portata, data la breve distanza alla quale la trasmissione venne effettuata.

È qui opportuno ricordare ora brevemente che cosa sia il problema della « modulazione » che oggi è diventato, per i tecnici, di grande importanza, poichè è precisamente con una sua soddisfacente soluzione che si potranno disciplinare meglio che adesso le varie trasmissioni radiotelefoniche, e domani quelle di televisione. A ciascun posto di emissione viene assegnata — come sappiamo — una data lunghezza d'onda: per esempio, 600 metri, e ciò vuol dire che su tale onda « portante » vengono innestate, per così dire, le innumerevoli vibrazioni che costituiscono i diversi suoni nel caso della « radio », o che corrispondono, nella televisione, alle luminosità delle numerosissime zone secondo cui sono stati suddivisi i soggetti da trasmettere. Vediamo di chiarire l'idea con un esempio e prendiamo come base pratica la dimensione di millimetri 25 × 58 scelta da Baird per la finestra rettangolare che delimita il campo di esplorazione dei raggi luminosi uscenti dal disco di Nipkow. Calcolando che l'immagine venga idealmente suddivisa in tante zone quadrate aventi il lato di mm. 0,5, il numero di esse sarà 5800, e siccome, per la persistenza delle immagini sulla rètina è necessario che il soggetto sia esplorato 15 volte al secondo, ne viene che il numero di impulsi luminosi da trasmettere per secondo dovrà esser pari a 87.000. Vi saranno cioè, in un secondo 87.000 variazioni di corrente e poichè due variazioni formano un ciclo (vedi nota 1), si avrà una corrente variabile avente 43.500 periodi, con una lunghezza d'onda — quindi — di 6900 metri circa, che si sovrapporrà all'onda portante, modulandola.

Di qui, la necessità di stabilire per ciascun posto di emissione — oltre che un'onda propria — una « banda » di frequenza da non invadere assolutamente con le « bande » di altre stazioni vicine, se si vogliono evitare interferenze e simili disturbi. In questo caso,

In un futuro non molto lontano, quando alle trasmissioni « radio » si accompagneranno anche quelle di televisione, l'*auditorium* sarà dotato — oltre che dei microfoni per raccogliere la voce degli artisti e dei dicitori — anche di speciali dispositivi fotoelettrici per mandare agli ascoltatori lontani la fedele riproduzione delle scene che si svolgono.

la banda dovrebbe avere un'estensione di ben 43.500 cicli: però in pratica ci si deve accontentare di meno, allo scopo di permettere l'esistenza contemporanea a parecchie stazioni. Il campo delle onde medie, nel quale si opera attualmente colle trasmissioni radio e con quelle sperimentali di televisione, va dai 200 ai 500 metri, ossia da 1 milione e 500.000 a 600 mila cicli al secondo, e con una zona, quindi, utilizzabile di 900 mila cicli.

Per trasmettere scene con sufficiente chiarezza, è necessario che le zone luminose nelle quali le immagini vengono idealmente suddivise siano molto numerose, e ciò porta a dover vincere parecchie difficoltà d'ordine costruttivo negli apparecchi quando trattasi di usufruire di linee telefoniche in cavo per la trasmissione da una stazione all'altra. Quando invece si fa uso di radio-onde, la complicazione è anche maggiore per i disturbi che, nell'attuale stato della tecnica, le varie stazioni radiodiffonditrici generano, una rispetto all'altra. - Una recente innovazione studiata dal Baird permette di ovviare in parte agli inconvenienti, suddividendo in tre parti i flussi luminosi di trasmissione, collocando cioè dietro la lente, nelle stazioni di emissione, tre cellule fotoelettriche aventi ognuna un proprio campo di lavoro ridotto alla terza parte della zona totale. Opportune linee telefoniche condurranno i corrispondenti impulsi elettrici alla stazione ricevente ove tre lampade prive di inerzia ricostruiranno — attraverso una lente ed una ruota del Weiller simile a quella dell'altra stazione — la scena trasmessa. Il sistema è anche adatto per trasmissioni di scene all'aperto.

Se ora a ciascuna stazione si riservasse una « banda » di 43 mila e 500 cicli, in tale zona dell' etere vi sarebbe posto solamente per 21 stazioni: numero evidentemente troppo esiguo per soddisfare le esigenze di tutti i paesi europei. Perciò — almeno per le radioaudizioni — si è limitata la « banda » a 10.000 cicli, cosicchè nella zona dei 900.000 cicli vi è posto per 90 stazioni.

Come si vede, nelle attuali condizioni non vi è posto per le trasmissioni di televisione, ed è precisamente per tale motivo che l'orientamente moderno è per le onde corte — comprese fra 10 metri ed un metro, ossia fra 30 milioni e 300 milioni di cicli — per cui la relativa zona d'etere viene a contenere 270 milioni di periodi, con la possibilità quindi di mantenere in contemporaneo funzionamento ben 27.000 stazioni.

Per adesso, quindi, ci si deve limitare assai per quanto riguarda le esigenze di nitidezza e di dimensione nella ricezione delle scene trasmesse. Uniformandosi a tali necessità, sono oggi parecchie le stazioni americane ed europee che dedicano qualche ora della giornata alla trasmissione di regolari programmi di televisione, e sembra anche assai prossima in Italia l'entrata in funzione di un grandioso e moderno impianto per spettacoli di televisione. Finora, in mezzo a tanto fervore di conquiste nel campo di questa sicura promessa scientifica, noi fummo solo spettatori. Non v'ha dubbio che il pubblico vorrà, a suo tempo, degnamente apprezzare tale iniziativa, dimostrandosi lieto che il nostro paese non sia da meno degli altri, proprio nel campo in cui primeggiò il genio italiano con la scintilla che annullò le distanze e riunì i continenti.

LUCIANO BONACOSSA.

(*fot. cap. Giulio Carboni, Torino*)

LA BATTITURA DEL FRUMENTO NELL'ALTA VALLE DELLA ROIA.

In questa alta valle del Comune di Tenda la coltivazione è prevalentemente montana; così anche l'aia è ridotta ad un piccolo sbancamento fatto sul rovescio della casa d'abitazione. Sull'aia si dispone il frumento, formando una specie di corona circolare non molto spessa, sulla quale viene fatto camminare un quadrupede che trascina il cosidetto « *rubat* », cilindro di legno profondamente scanalato, colle estremità delle sporgenze rivestite di bande metalliche. Il cilindro è girevole attorno ad un asse portato da un telaio semplicissimo, collegato al collare del quadrupede, a mezzo di tirelle. - Per la vagliatura del frumento si ricorre al sistema già illustrato in questo « Concorso » (fascicolo di luglio del 1927).

.... ANCHE I BUOI, ANCHE I CAVALLI, ANCHE IL SOMARO DEVONO FARE IL BAGNO DI SAN LORENZO.

USANZE DI ROMAGNA

I BAGNI DI S. LORENZO

A metà agosto, quando son finiti da un pezzo i lavori della trebbiatura e c'è ancora tempo a vendemmiare, si distende sulle assolate campagne di Romagna una gran pace. Le siepi son bianche di polvere, la terra assetata si fende e scoppia al gran calore, e anche gli uccelli, assopiti e col gozzo pieno, non cantano e non svolazzano fra gli alberi dei filari.

Se c'è rimasto ancora qualcosa da fare nei campi, i contadini se la sbrigano nelle prime ore della mattina, quando fa un po' di fresco e non c'è pericolo di far scoppiare le vene ai buoi.

Ma non c'è pace nelle aie e nei casolari, che sembrano diventati più piccoli con tutti quei panciuti pagliai che son loro cresciuti accanto dopo la trebbiatura. Nei pollai e nelle conigliere c'è anzi l'inferno.

Tutte le famiglie contadine, quelle della piana e quelle del monte, si preparano al tradizionale viaggio di S. Lorenzo, e se le donne devono pensare a tirare il collo ai galletti, a cuocere gli arrosti e a riempire le *legacce* (1) dei saporosi spicchi di *piada*, gli uomini han da curare il baroccino, da ripassare i finimenti, da strigliar l'animale.

... LE DONNE DEVONO PENSARE A TIRARE IL COLLO AI GALLETTI...

E i ragazzi, eccitati dal fervore dei preparativi, cacciati via dalla stalla, minacciati di scapaccioni se si fan trovare ancora fra i piedi della gente che ha da fare, scappano via fra i

(1) Involto fatto con un gran fazzoletto.

... GLI UOMINI HAN DA CURARE IL BAROCCINO, DA RIPASSARE I FINIMENTI...

fossi, alla pastura, assieme ai porci e alle galline, a ingozzarsi di frutta acerbe o in caccia di nidi.

Ma anche i ragazzi ce l'hanno il loro compito, quello di accendere le *fugarine* (1) in tutte le sere della settimana che precede il giorno di S. Lorenzo.

Quando è l'ora del tramonto, quando le ombre calano lente su tutta la campagna, si va ad accendere le *fugarine*, avendo cura di star lontano dai pagliai che, di questa stagione, brucierebbero come zolfanelli.

Quattro bracciate di sarmenti, un po' di foglie secche e la paglia umida che fa tanto fumo. La *fugarina* è pronta, e mentre la fiamma divampa e nugoli di scintille si sollevano dal piccolo innocente rogo, i ragazzi, disposti a catena, vi girano attorno saltando e gridando.

È l'ora in cui le *fugarine* si chiamano... Alla prima che s'accende rispondono da vicino, da lontano e da lontanissimo altre fiamme, altri roghi.

A essere nelle prime colline, dalle quali si domina tutta la piana fino al mare, pare che sulla terra nera sia caduta una prodigiosa pioggia di stelle, tanto è il palpitare delle luci lontane e vicine.

Ma i fuochi più grossi s'accendono proprio alla vigilia di S. Lorenzo, al momento in c[...] le famiglie si dispongono a partire per fa[...] il viaggio durante la notte.

Fino a pochi anni fa, quando non era tan[...]to diffuso, come lo è ora, l'uso della bicicle[...]ta (e in baroccino ci andavano solo i signo[...]ri, il fattore ed il medico), il viaggio di S[...] Lorenzo si faceva sul biroccio tirato dai buoi[...]

Era l'unico viaggio dell'anno e aveva sem[...]pre la stessa meta: il mare. Bastava arrivar[...]ci per la strada più corta e trovare un pezzo[...] di spiaggia abbastanza lontano dai luoghi do[...]ve facevano i bagni i signori.

La meta era il mare perchè era, ed è, cre[...]denza diffusa fra i contadini romagnoli che un[...] bagno fatto nel giorno di S. Lorenzo valga[...] per quaranta e che l'acqua salata, di cui ci si[...] asperga il dieci di agosto, preservi dai malan[...]ni per tutta l'annata.

Così nella notte che precede la data miracolosa le strade e i viottoli della campagna risonavano di richiami, di cigolii di carri, di allegri scampani di *caveie dagli anêll* (1), di canti e di risa. A custodire i focolari, a dare il becchime alle galline e l'erba ai vitelli restavano solo i nonni ed i malati.

Anche dalle città e dai villaggi accorrevano al mare le comitive dei fedeli di S. Lorenzo.

Da Faenza, da Forlì, da Forlimpopoli, da

(1) Fiammate all'aria aperta, accese in segno di festa.

(1) Asta di ferro sormontata da una piccola piastra traforata e incisa rusticamente, dalla quale pendono quattro o sei anella d'acciaio. La «caveja» viene inalberata sul timone del carro; al muoversi di questo le anella si agitano e dànno un suono argentino. Questa pittoresca suppellettile, tuttora usata solo da pochi contadini, è stata assurta a simbolo della Romagna. Cfr. «Vie d'Italia» del marzo 1929, pag. 189 segg.

.... LA FIAMMA DIVAMPA, E NUGOLI DI SCINTILLE SI SOLLEVANO DAL PICCOLO INNOCENTE ROGO...

Cesena, da Meldola muovevano con le prime luci dell'alba verso le sabbie di Cervia, di Cesenatico e di Bellaria le vecchie diligenze sconquassate, ricolme di gente assonnata e di sporte e di fagotti rigurgitanti di vettovaglie.

.... FINO A POCHI ANNI FA, IL VIAGGIO DI SAN LORENZO SI FACEVA SUL BAROCCIO TIRATO DAI BUOI....

Cantavano i postiglioni per tenersi svegli, cantavano quelli che stavan dentro per passare il tempo e per canzonare le ragazze e s' arrivava così, colle ossa rotte, colla gola secca, cogli occhi stanchi, per il sonno perduto, al mare.

E cominciava il rito con grave scandalo dei bagnanti schizzinosi. Specialmente fino a qualche anno fa, ad essere sulla riviera romagnola il giorno di S. Lorenzo, pareva di assistere davvero ad un rito. In quei punti della spiaggia, più deserti di capanni e di ville, si rovesciavano le carovane degli improvvisati bagnanti che s'accampavano attorno al biroccio, staccavano le bestie, tiravan fuori le vettovaglie, i fiaschi di vino, mentre i bambini sciamavano in cerca di conchiglie e le donne cominciavano a svestire i più piccini e a svestirsi anche loro.

.... LE VECCHIE VIRTUOSE CONTADINE DI ROMAGNA, CHE ANDAVAN NELL'ACQUA CON CERTE CAMICIONE DI TELA FATTE IN CASA, IMPENETRABILI E OPACHE, CHE AL CONTATTO DELL'ACQUA SI GONFIAVANO COME MONGOLFIERE....

Ma non anticipavano gli spettacoli nudisti le vecchie virtuose contadine di Romagna, che andavan nell'acqua con certe camicione di tela fatta in casa, impenetrabili e opache come il legno, che al contatto dell'acqua si gonfiavano come mongolfiere.

I tuffi si ripetevano dall'alba fino al tramonto perchè è diffusa anche la credenza che più bagni si fanno nel giorno di S. Lorenzo e maggiore giovamento se ne ha.

E i bagni erano fatti con cura coscienziosa, interrotti da violenti massaggi e sabbiature. Il contadino sa di avere la pelle dura, una scorza robusta, fatta spessa e resistente dal solleone e dai geli, dalle nevi e dai venti, e quando viene il momento del bagno bisogna raschiare come quando si dà la striglia al cavallo.

Sotto la sferza del sole e sotto le grattate furibonde i corpi prendono il colore di fiamma del gambero cotto. I vecchi, che han le ossa arrugginite e i reumatismi, si fan massaggiare dai giovani e alla loro volta aiutano i nipoti più piccoli ad asciugarsi.

Da per tutto è uno svolazzare di panni, di cartaccia unta, dovunque si levano grida, voci, risate e pianti di bambini.

Anche i buoi, anche i cavalli, anche il somaro devono fare il bagno di S. Lorenzo.

Le povere bestie, tirate per la cavezza, sospinte da ogni parte da una turba di monelli fanno schiumeggiare l'acqua con violente zampate, affondano le zampe nell' arena

.... NEI FUNTI DELLA SPIAGGIA PIÙ DESERTI DI CAPANNI E DI VILLE, SI ROVESCIAVANO LE CAROVANE DEGLI IMPROVVISATI BAGNANTI, CHE S'ACCAMPAVANO INTORNO AL BIROCCIO, STACCAVANO LE BESTIE, TIRAVAN FUORI LE VETTOVAGLIE E I FIASCHI DI VINO....

molle del fondo, bevono acqua salata, si confondono, incespicano, cadono per risollevarsi con una furiosa sgroppata e fuggire alla riva sbaragliando lo sciame dei piccoli persecutori.

Viene finalmente l'ora di rivestirsi, di riordinare la roba sui barocci, di levare il campo e di riprendere la via della casa lontana.

Anche il viaggio del ritorno si compie di notte tempo. Ritornano agli abituri nascosti sui *greppi* o lungo i *rivoni* della pianura, i convogli dei barocci, ma questa volta non si levano più i canti della partenza: s'ode solo lo scalpiccio cadenzato delle bestie, il cigolio delle ruote ferrate, e il russare sordo dei dormienti.

Dormono tutti, standchi morti per la precedente nottata insonne, per il molto sangiovese bevuto, colla testa intontita dal gran sole e la pelle dolorante per le scottature, e si lascian portare dalle bestie, chè solo queste han conservato quel tanto di giudizio che basta per ritrovare la porta della loro stalla.

Adesso ci son le biciclette, le motociclette i leggeri calessi coi bei cavalli trottatori e da ogni parte di Romagna si raggiunge il mare in una volata.

Le vecchie diligenze son state soppiantate dagli autobus, ma il rito lungo il mare nel giorno di S. Lorenzo sopravvive, e se son spariti gli zingareschi accampamenti lungo le spiagge, s'affollano però immutatamente in quel giorno le cento osterie e le cantine dove si friggono sogliole e calamaretti e dove si versano in quel solo giorno fiumi di gagliardo e sanguigno sangiovese.

Testo e illustrazioni di **E. BISSI.**

A brevissima distanza dalla nuova edizione del « *Veneto* » esce la Guida, anch'essa rifusa e aggiornata, che descrive

LA VENEZIA TRIDENTINA E IL CADORE

All'indomani della Vittoria, negli anni 1920 e 1921, il Touring distribuiva ai propri Soci (allora 200 mila) la « Guida delle Tre Venezie » che, oltre al Veneto, comprendeva quelle terre per cui non invano si era sacrificato il fiore della gioventù italiana. Nel 1925 una seconda edizione che, portava correzioni, aggiornamenti e aggiunte, non fu distribuita gratuitamente ma messa in vendita in numero assai limitato. Circa 200 mila sono dunque gli attuali Soci del Touring che non la posseggono.

La III edizione (agosto 1932) è un completo rifacimento (vedere articolo « Nel cerchio magico delle Venezie », nel fascicolo di agosto) che tiene conto di tutti i mutamenti verificatisi, sia nel campo dell'ospitalità (alberghi, rifugi alpini), sia in quello della viabilità e dei trasporti, dell'edilizia, dell'alpinismo, dell'arte ecc. Secondo il criterio generale adottato per le nuove edizioni della Guida d'Italia, di seguire cioè la divisione regionale, il presente volume è del tutto indipendente dagli altri ed ha quindi un proprio « Sguardo d'insieme », che sintetizza in 42 pagine i vari aspetti della regione.

La Guida *Venezia Tridentina e Cadore* (oltre 650 pagine, con 19 carte geografiche, 5 piante di città, 77 stemmi) è in vendita alle seguenti condizioni: per i Soci: **L. 18** alla Sede del T. C. I.; L. 20 in Italia e Colonie; **L. 22** all'Estero. Per i non Soci, il doppio.

I BAGNI SORGONO PER LO PIÙ AL MARGINE DI FORESTE O GIARDINI: DI QUESTI ULTIMI ALCUNI SONO RELATIVAMENTE RECENTI E HANNO LA STRUTTURA, A PRATI E GRUPPI DI ALBERI, DEL PARCO INGLESE.

INFLUENZE NATURISTICHE E NUOVE TENDENZE NELL'ARCHITETTURA IN GERMANIA

Se per conoscere l'architettura moderna in generale occorre rifarsi alle origini del macchinismo, ingigantitosi progressivamente dalla metà del secolo scorso sino allo sviluppo attuale, per far conoscere e comprendere più particolarmente le più recenti espressioni dell'architettura in Germania è necessario parlare, ancor prima che di ciò, delle funzioni e della influenza che i parchi, i giardini, le foreste, con la loro esistenza, hanno avuto ed hanno nella vita delle nuove generazioni tedesche.

È specialmente sotto questo punto di vista che l'osservazione dello sviluppo dell'architettura razionale in Germania porta a quegli insegnamenti d'urbanismo, i quali, enormemente più che non le imitazioni delle forme particolari assunte dall'architettura, possono oggi avere importanza e influsso sulle correnti architettoniche degli altri Paesi.

Giacchè è indubitabile che tal genere di influenze si esercita a traverso le frontiere oggi più rapidamente che mai, benchè esse, passando reciprocamente da una a un'altra civiltà non possano determinare che quegli aspetti nuovi che la tradizione, la cultura, il clima, le abitudini, ecc. di un particolare Paese permettono, come assorbimento o come reazione!

Di tal genere furono sicuramente le influenze successive del gotico sul romanico e poi del Rinascimento sul gotico: forme d'arte che appunto per il loro carattere di universalità non hanno conosciuto frontiere e che pure hanno in ogni paese assunto forme assolutamente caratteristiche, e, in un senso lato, direi nazionali. Per ciò non può fare meravi-

.... VITTORIETTE E TEMPIETTI DEDICATI A UN LEOPOLDO O A UN GUGLIELMO, CELATI AI BORDI DI UNA RADURA E RIVELANTI, COL CONTRASTO FRA DIMENSIONI, MATERIA E FORMA, IL PENSIERO ROMANTICO CHE LI HA ISPIRATI.

glia se in questo ultimo quarto di secolo elementi romantici di un nuovo pensiero architettonico provenienti dai Paesi del Nord, abbiano influenzato i Paesi latini, e se questi, a loro volta abbiano in parte influenzato o stiano influenzando col loro pensiero le nuove architetture della Germania, dell'Olanda, ecc.

Ora, se mi si chiedesse quali gli aspetti e quali gli elementi più attinenti all'architettura sono fra i più interessanti nel quadro delle città tedesche e in rapporto più evidente, completo ed intimo con la vita delle nuove generazioni, e non con quelle della Germania soltanto, credo non esiterei a rispondere: i bagni e i giardini.

Questo che è aspetto e carattere urbanistico del problema dell'architettura, non evidente a colui che è di passaggio o appena giunto in Germania e che viene per lo più colpito dalle forme esteriori assuntevi dalle singole costruzioni modernissime, appare invece in modo sempre più chiaro a chi in Germania lungamente viva.

Per gli abitanti dei paesi del Sud, di quei paesi ai quali l'opinione comune attribuisce il formidabile rigoglio della natura, negli alberi e nei fiori, fa enorme meraviglia veramente ritrovare, nella nordica Germania, un fioritissimo paese e il più verde. E altrettanto lo scoprire quanto più dei Latini i Tedeschi, e, in generale, i nordici, vivano a contatto della natura.

Mi sono chiesto più volte, riguardando le foreste della Germania, nei loro fascinanti aspetti, che cosa spinge i Tedeschi verso il Sud e in particolare verso il nostro Paese; e sono giunto alla conclusione che, ancor più che la flora del paesaggio, sia in esso l'elemento « sole » e la tersità azzurra del nostro cielo.

Chi conosce la Sila, credo, può da noi, salvo sempre il sole e il colore del cielo, farsi un'idea di quelle foreste. Dico un'idea perchè è solo nel loro aspetto di foreste centenarie di conifere e di querce in paesaggio pianeggiante e leggermente collinoso, che le foreste silane possono essere raccostate alle foreste del Taunus, per esempio.

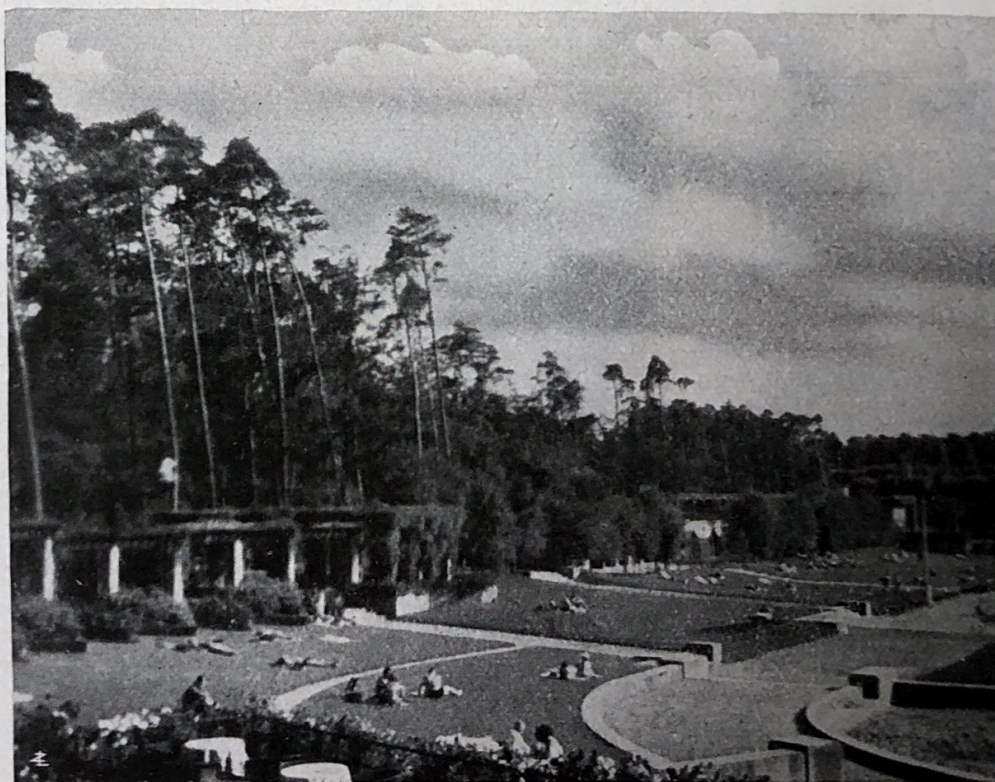
Perchè per molti altri aspetti esse non possono essere fra loro raffrontate, così come non lo possono essere ai boschi di conifere del Trentino, o ai castagneti della Toscana, o ai boschi cedui di cui tanta parte dell'Appennino si riveste.

Occorre immaginare delle enormi distese di terreno pianeggiante o leggermente collinoso, dove altissime querce e faggi e conifere si alternano, in loro aggruppamenti singoli, a boschi misti delle une e delle altre: talvolta con le singole piante isolate e distanziate egualmente e, sotto, quasi una tenebrosa successione di navate di una indeterminata e romantica chiesa; tal'altra in intrichi di alberi giovani e vecchi, di bosco ceduo e di alto fusto. Poi di colpo, al margine di una strada e talora al centro del bosco, la radura del prato: questo prato tedesco a cui l'umidità perenne del suolo e della foresta attorno conservano uno splendore cupo che è solo, da noi, dei prati di marcita. Spesso poi, in luogo del prato sono campi di grano e, se la radura è più grande, coi campi di grano sono i paesi e i villaggi e talora delle intiere città.

Credo di poter indicare, con questa immagine un po' paradossale, il carattere originale

UN TAPPETO DI VERDE PUÒ DIVENIRE QUASI UNA SPIAGGIA NEL BOSCO; E IL FOGLIAME DEGLI ALBERI SCENDERE, COME NELLE FORESTE, A SFIORARE LE ACQUE; E LA MANO, SOLO CHE SIA PROTESA, COGLIERVI UN FIORE.

della foresta tedesca, quello che credo appunto abbia indirettamente importanza e influenza, attraverso le abitudini di vita del suo popolo, su la creazione dell'architettura.

Perchè questa foresta, col fascino selvaggio delle sue piante centenarie, il canto dei suoi uccelli protetti dalla legge, le fughe dei cerbiatti e degli scoiattoli per la macchia; con le case di caccia in piccoli castelli e i tempietti e le vittoriette dedicate a un Leopoldo o a un Guglielmo, celate ai bordi di una radura e rivelanti, col contrasto fra dimensioni e materia e forma, il pensiero romantico che le ha ispirate, questa foresta sta al margine immediato delle città e al contatto immediato

.... STABILIMENTI BALNEARI CHE SORGONO VERAMENTE AL CENTRO DELLA FORESTA....

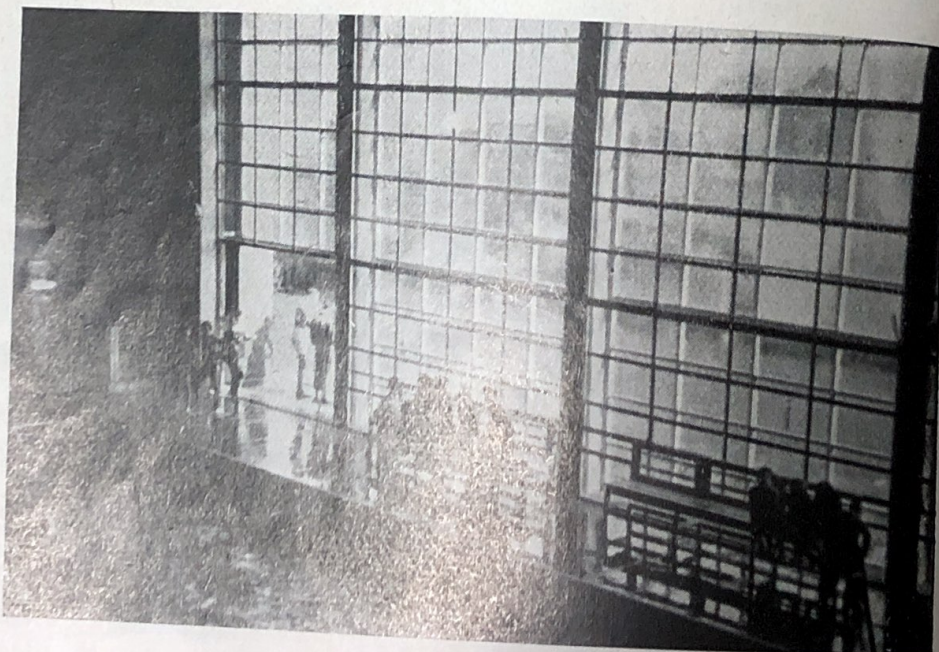
LUNGO I FIUMI, FIN CONTRO I PIÙ CENTRALI PONTI CITTADINI, SI SPINGE QUESTA POSSIBILITÀ DI VITA ALL'APERTO.

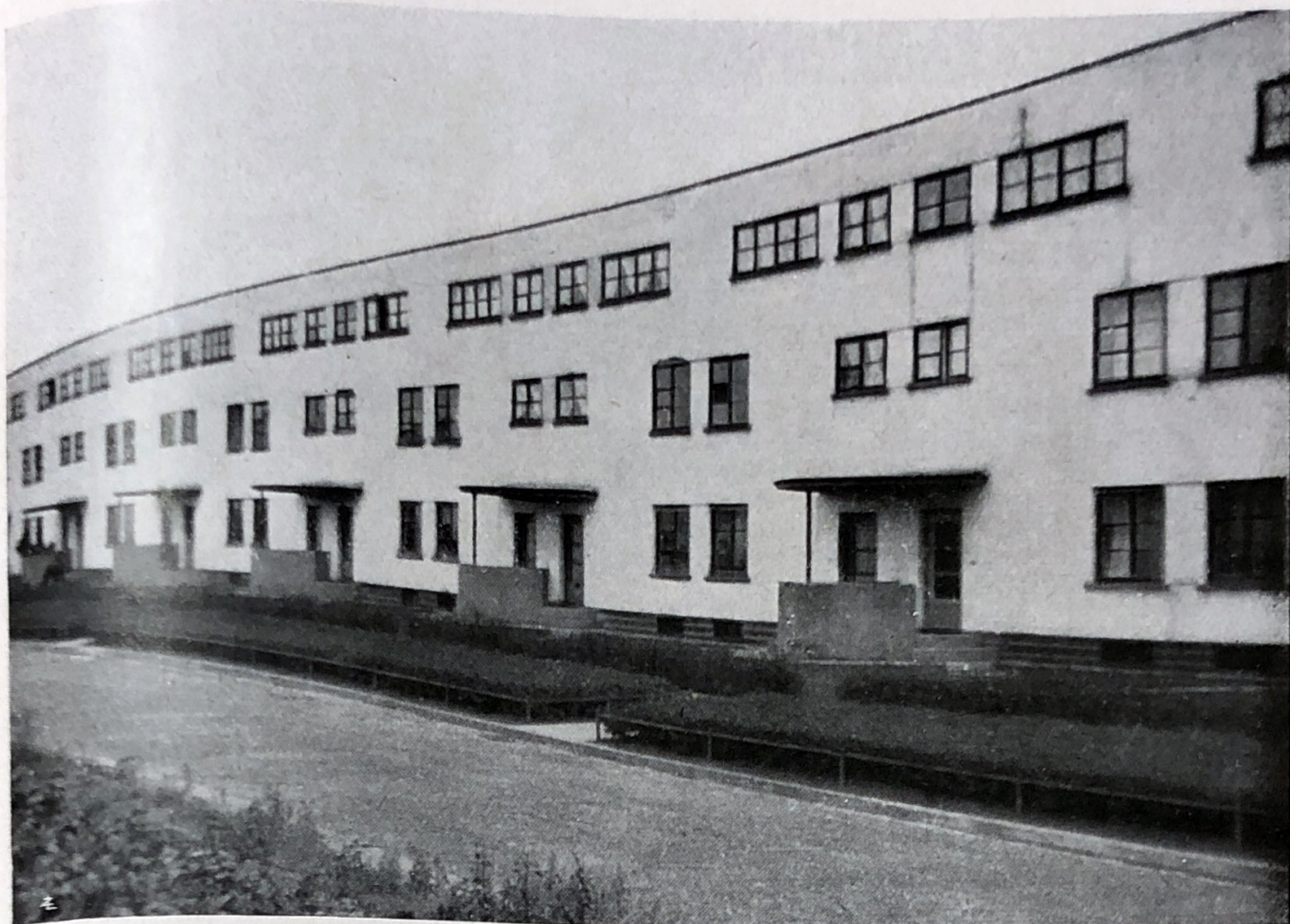
della vita dei tedeschi, d'ogni giorno.

Questo fatto, per cui i berlinesi possono, in venti minuti dal centro della città, raggiungere con la ferrovia metropolitana la Grünewald (1), foresta i cui alberi già si iniziano nelle vie cittadine del quartiere di Charlottenburg; o quello che da Francoforte, dopo trenta minuti di tranvia normale, ci si possa trovare in piena foresta del Taunus, foresta che è fra le più classiche, per bellezza e varietà di aspetti, della Germania, per citare solo due fra gli innumeri esempi, può facilmente far comprendere quale influsso abbia poi l'esistenza di queste sconfinate foreste sullo sviluppo della città e sull' indirizzo dell'architettura.

E allora si comprenderà come divenga un bisogno di ogni giorno e un culto d' amore quotidiano, il vivere tra gli alberi e al contatto della natura.

Questi giardini che tagliano in più punti i quartieri della città in ampie oasi di verde, questi viali cittadini alberati, questi grandi parchi che un po' ogni dove sorgono o si conservano attorno a questo o a quel palazzo, quasi elemento indispensabile e complementare di ogni manifestazione architettonica, non sono che una continuazione in spirito delle foreste che stanno alle porte della città e spesso, per la propria forma, una continuazione anche della struttura di quelle.

Il giardino all'italiana, infatti, è in generale limitato a zone attorno a qualche palazzo; per il resto domina l'albero d'alto fusto, alternato in forma assolutamente libera, a gruppi di alberi a cespuglio lungo prati in gran parte accessibili al pubblico: di un pubblico for-

ENORMI FINESTRE O ANZI INTIERE PARETI DI VETRO, ESILI PILASTRI DI CEMENTO ARMATO...

(1) La Grünewald, tangente ai quartieri Sud-Ovest della città, ha una superficie di non molto inferiore a quella della città stessa e rappresenta, ciò non pertanto, non più di un decimo delle estensioni di foreste (praterie escluse) che, entro un raggio di trenta chilometri, circondano Berlino.

LA « SERIE », CHE È IL PROCEDIMENTO DI COSTRUZIONE DI QUESTI GRANDI QUARTIERI, PUÒ, QUANDO NON SIA BENE STUDIATA, PORTARE AD EFFETTI DI MONOTONIA....

mato di fedeli e fedelissimi a cui la nostalgia del sabato e della domenica alla campagna fa cercare qui, ogni giorno, prima e dopo il lavoro, un ristoro e una evasione dalla vita cittadina.

Questo bisogno e possibilità di una evasione, che si risolve per gli urbanisti in una lotta contro l'arida costrizione delle vie e contro quella organizzazione della vita cittadina che l'incremento dell'urbanesimo industriale della fine del secolo scorso e dell'inizio del nostro ha lasciato come eredità, a scheletro dei nostri grandi centri cittadini, è un desiderio che in Germania solo l'esistenza delle foreste e dei grandi parchi ha saputo nel gran pubblico suscitare e al tempo stesso soddisfare.

Tale reazione altrove trova oggi la possibilità di manifestarsi quasi esclusivamente e, direi, in modo « violento » e, per limitatissime classi, attraverso gli sports: per limitate classi dico, giacchè per molti gli sports non esistono che come ammirato spettacolo della forza o della agilità altrui.

Ora se in Germania sono, come dappertutto, moltissimi i « tifosi », fedelissimi spettatori dello sport degli altri, esiste però l'ambiente adatto alla pratica più generale di uno sport che direi sport nazionale, che è la vita di tutto il popolo a contatto della natura.

Il moltissimo che da noi hanno fatto, per la creazione e conservazione di tali ambienti, l'opera di propaganda per un sano naturismo, l'opera di propaganda forestale, lo sviluppo del turismo, ecc. ecc. è solo una parte del vastissimo programma da sviluppare che comprende anche la creazione di nuovi grandi parchi pubblici, la tutela e la conservazione di quelli privati, il collegamento con le città a mezzo di metropolitane di quelli eventualmente esistenti nei loro dintorni, ecc.

Tutto ciò trovò in Germania gli elementi di una realizzazione, contro la morsa dell'urbanesimo, nella naturale conformazione del suolo e tipo della sua flora, e in quell'istintivo e in parte educato amore del popolo tedesco per l'albero; amore che discende per tradizione pur anche nell'animo dell'uomo urbanizzato, dal fascino romantico delle foreste, dei parchi naturali, dei fiumi, dei laghi della Germania e in generale del paesaggio tedesco.

Gli aspetti che questa sentita necessità di un ritorno alla natura ha assunto, sono ritrovabili in certe caratteristiche abitudini della Germania d'oggi e in moltissimi elementi dell' architettura. Questi ultimi espressi, si intende, con quella precisione e quella funzionalità e essenzialità degli elementi costruttivi che il macchinismo ha fornito: nuovi sistemi di costruzione; esperienze scientifiche; materiali artificiali, ecc.

.... IL ROMANTICO INDIVIDUALISMO DI CERTI ASPETTI NATURALI INTERVIENE ANCHE IN TALI CASI A INTERROMPERE QUESTO SENSO DI MONOTONIA. OGNI INGRESSO DI CASA PUÒ DIVENIRE COSÌ UN ANGOLO FIORITO DI CARATTERISTICI FIORI....

La più sintetica espressione forse del limite tra questa aspirazione ad una vita in natura e le possibilità a far ciò consentite dalle esigenze della vita cittadina, con la sua organizzazione di tempo e di economia, è forse in Germania lo stabilimento dei bagni. La vita in esso, con l'occupazione del « bagno », corrisponde in forma romantica a quello che presso gli antichi in forma classica fu la vita delle terme e il culto dei ludi. Alla pratica classica del bagno, con tutti gli esercizi del corpo e le manifestazioni di vita politica, estetica e filosofica che vi erano annesse, espressioni di una aspirazione estetico-pagana della antichità classica verso un ideale di bellezza assoluta, si è sostituita una pratica romantica del bagno in piena Natura, con la vita dell'uomo di ogni giorno avvicinata e compenetrata in quella, e l'esercizio fisico del corpo in libertà considerato come una necessità funzionale umana, indipendentemente dalla bellezza di quello e dalla forma che questo esercizio assume.

.... CARATTERISTICI ASPETTI CHE FARANNO A OGNUNO DISTINGUERE E « SENTIRE » LA PROPRIA CASA FRA MILLE.

Se pure si coltivano in Germania le così dette « danze classiche » e le « ginnastiche ritmiche » ed altre analoghe espressioni di un vantato, ma in qualche parte solo apparente ritorno al classicismo, il carattere fondamentale di questa tendenza naturistico-sportiva delle masse, che come vedremo ha manifestazioni anche nella architettura, è romantico.

I bagni sorgono per lo più al margine di foreste o giardini: di questi ultimi alcuni sono relativamente recenti e hanno la struttura a prati e gruppi di alberi, del parco inglese. Un tappeto di verde può divenire allora quasi una spiaggia nel bosco; e il fogliame degli alberi scendere come nelle foreste a sfiorare le acque; e la mano, solo che sia protesa, cogliervi un fiore. Questa, in parte artificiosa, compenetrazione nella natura è per le folle cittadine d'ogni classe sociale, condizione ed età, divenuta bisogno, abitudine e possibilità di ogni giorno.

Essa appare più evidente per quegli stabi-

IN TALUNI CASI INTERVIENE LA DISPOSIZIONE PLANIMETRICA DEL QUARTIERE (IN CURVA, AD ESEMPIO) A VARIARE, COL MUTARE DEL PUNTO DI VISTA, GLI ASPETTI, E AD EVITARE QUINDI IL POSSIBILE SENSO DI MONOTONIA.

limenti balneari che sorgono veramente al centro della foresta, quale ad es. quello allestito per parecchie migliaia di bagnanti a Wannsee, nella foresta berlinese.

Lungo i fiumi, fin contro i più centrali ponti cittadini, si spinge questa possibilità di vita all'aperto. Ma anche là, sulle tavole degli stabilimenti natanti, bruciate dal sole, è una flora in casse: oleandri e palme, ricordo nostalgico delle Riviere. Nei quartieri periferici, in questi ultimi anni, sono sorti dei piccoli stabilimenti locali, col relativo campo di sport, ancora poveri di ombre, ma con un prato abbastanza vasto per ospitare gruppi di giuocatori di palla, di tennis da tavolo, di ginnasti o di praticanti la cura elioterapica che sono la stragrande maggioranza di questi bagnanti d'ogni età e condizione, dal cliente al bagnino o, magari, al giardiniere dello stabilimento che falcia l'erba in mutandine da bagno!!

In questo bisogno e amore della luce, dell'aria, del sole sono gli elementi sentimentali che influenzarono l'architettura, contemporaneamente a quelli teorici e razionali (costruttivismo, economia, funzionalità, precisio-

... CASA DEL TIPO DI QUELLE DEL QUARTIERE DI WEISSENHOF A STOCCARDA.

.... ASPETTI PIÙ TRONFI E POMPOSI DELLA ARCHITETTURA CHE ERA ANCORA IN VOGA IN GERMANIA CIRCA UNA VENTINA D'ANNI FA.

ni, ciascuna con un piccolo giardino, o con veranda o terrazzo, si allineino lungo il prato. È interessante raffrontare a questo, il corrispondente tipo della costruzione di serie del principio del secolo, col tetto a punta, le finestre piccole inserite nelle brevi fronti, imitanti lo stile «vecchio-tedesco» e le case allineate, sia pure con qualche concessione al bisogno di verde, lungo il lastricato di una via di circolazione.

La « serie » che è il procedimento di costruzione di questi grandi quartieri, per il quale si raggruppano in sistemi continui, uno a fianco all'altro, parecchi appartamenti o gruppi di appartamenti, formati di elementi costruttivi perfettamente identici, può, quando non sia bene studiata, portare ad effetti di monotonia: ma allora ciò dipende esclusivamente, non da un difetto del sistema di costruzione che socialmente, tecnicamente ed economicamente ha un valore indiscusso, ma puramente dal mancato valore di artista dell'architetto costruttore o della scarsa sua sensibilità per i problemi d'ambiente e urbanistici. In ogni modo, ancora una volta, il romantico individualismo di certi aspetti naturali interviene anche in tali casi a interrompere tale senso di monotonia. Ogni ingresso di casa può divenire così un angolo fiorito di caratteristici fiori e con caratteristici aspetti che faranno a ognuno distinguere e « sentire » la propria casa fra mille. In taluni casi, poi, interviene la disposizione planimetrica del quartiere (in curva, ad es.) a variare, col mutare del punto di vista, gli aspetti ed evitare quindi il possibile senso di monotonia.

In ogni caso, chi conosce il quadro che offrono questi nuovi quartieri tedeschi, davanti all'assoluta intimità, serenità e accoglienza delle loro case, specie comparata alla tragica freddezza delle vecchie che si allineano lungo i marciapiedi di asfalto, case, queste, nelle quali gli stratagemmi del timpanuccio sulla

ne) che il macchinismo ha precisamente indicati e che i nuovi mezzi di costruzione rendevano praticamente realizzabili.

Enormi finestre, o anzi intiere pareti di vetro, esili pilastri di cemento armato, solette a sbalzo per protezione e solette portanti, tetti piani con giardini pensili e terrazzi, sono stati in Germania le conseguenze delle influenze romantiche e costruttive di questo primo trentennio del secolo.

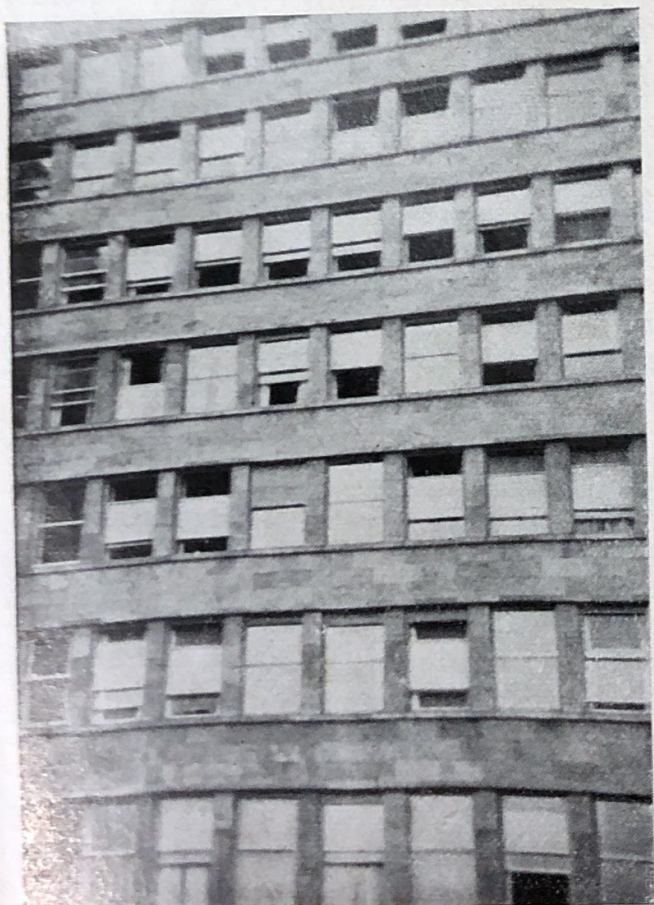
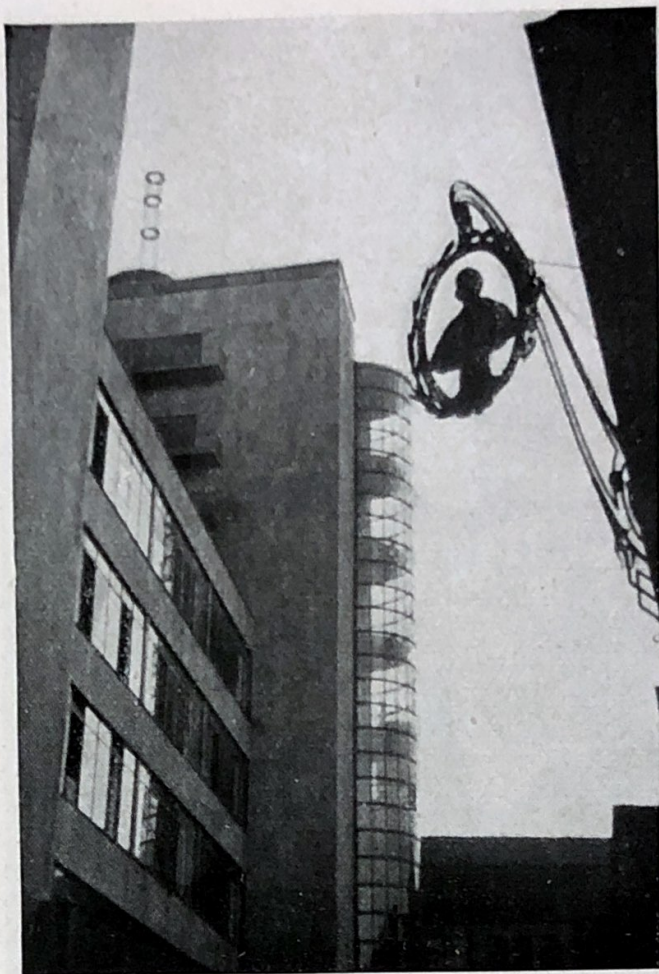
Abbiamo detto che i Tedeschi si sono sforzati di portare al centro della città la campagna, tanto che è possibile fare la siesta sotto dei filari di uva, in giardini che, come i «Taunus Anlagen» di Francoforte, ad es., sorgono sulle fortificazioni al centro della città; credo sia interessante riferire di questa presenza dell'uva in giardini pubblici, anche come prova di educazione collettiva al rispetto delle piante considerate come tesoro comune.

Occorre ora aggiungere che gli stessi Tedeschi, architetti, urbanisti, economisti e igienisti, seguendo le stesse aspirazioni ideali e le medesime possibilità costruttive, hanno viceversa portato la città alla campagna con quel vastissimo schema di quartieri nuovi per operai e media borghesia che forma il quadro urbanistico della Germania di oggi.

La campagna si compenetra in essi lasciando ancora un grande respiro; sia che la serie delle costruzioni confini con campi non cintati di erbaggi e legumi, sia che le abitazio-

finestra o della sagoma del davanzale non bastano a mascherare l'inorganicità interna delle piante e l'oscurità causata dalla piccolezza e distanza delle finestre; chi conosce tali aspetti per avere in queste o in quelle case vissuto, sa che non v'è affermazione più erronea e talora menzogna più voluta del parlare di « metropolismo » di antiindividualismo, di non adattabilità al nostro spirito latino, ecc. di queste forme di abitazione in serie che sono ormai in Germania diffusissime.

Anche dove la necessità di un maggiore accentramento o sfruttamento economico si fa sentire (nei gruppi di case operaie, ad es., attorno alle officine) malgrado una più apparente durezza di forme e, sovente, assoluta mancanza di qualsiasi ricerca di estetica, sia pure relativa alle più moderne correnti architettoniche, anche là, tuttavia, sussiste questa ricerca di contatto con la natura esteriore e una sempre viva « umanità » di ambiente, creato da una saggia disposizione urbanistica.

Così per certi quartieri che sono allineati trasversalmente alle vie di circolazione, e che su di esse non presentano che delle cieche o scheletriche facciate, occorre entrare nei cortili laterali, che sono giardini, e campi da giuoco

.... LA VOLUTA DI UN FERRO BATTUTO SI PROTENDE DALLA OSCURA E SBILENCA CASA MEDIOEVALE, REGGENDO L'IMMAGINE DEL PERSONAGGIO ILLUSTRE CON CORONCINA DI FIORELLINI O D'ALLORO, QUASI ESTREMO ANATEMA CONTRO LA NUOVA ARCHITETTURA...

per i ragazzi, e orti, talvolta incassati rispetto al livello stradale e fiancheggiati da portici alla maniera rustica, per comprendere l'importanza di questo principio romantico e razionale nello stesso tempo che ha fatto spostare l'interesse dello studio della casa, dalla facciata verso l'interno, con un passaggio da un aspetto sovente di pura esteriorità dell'ambiente della vita umana ad una bellezza interna più intima e naturale, e più liberamente corrispondente alla realtà della vita dell'uomo moderno. Anche le esigenze commerciali vengono soddisfatte in base a questi principî di ampia messa a contatto degli ambienti interni con l'esterno: essendo s'intende, nel caso di negozi ecc., l'ambiente esterno non più il giardino o la veranda o il terrazzo o la campagna, ma la pubblica strada.

Per le esigenze delle grandi costruzioni commerciali e industriali, i nuovi sistemi costruttivi hanno naturalmente maggiore necessità e possibilità di impiego per quella varietà enorme dei temi che l'evoluzione della nostra civiltà ogni giorno in più aggiunge: basti pen-

... UNA SERIE DI FINESTRE SEPARATE FRA DI LORO DA PICCOLI PILASTRI.

.... LE GRANDI SUPERFICI DI LASTRE DI RIVESTIMENTO CHE DIFENDONO LO SCHELETRO DI ACCIAIO, GIRANO AD UN TRATTO, DIVENUTE LASTRE DI VETRO, ATTORNO AD UN'ALTRA RAMPA: MIRABILE ESEMPIO DI UNA FORMA MODERNA CHE PARE INFORMATA ALLO SPIRITO DI UN'ANTICA COSTRUZIONE ROMANA O RAVENNATE.

sare che i temi autorimessa, stazione ferroviaria, hangar, cinematografo, stadio coperto ecc., per dirne solo qualcuno, erano cent'anni fa praticamente inesistenti.

Se, quindi, è possibile delimitare, sia pure approssimativamente, le forme della casa moderna in Germania fra gli estremi, ad es., di una casa del tipo di quelle del quartiere di Weissenhof a Stoccarda (1) e una di tipo ormai comunissimo quale un capomastro qualunque può costruire oggi in una qualunque città tedesca, non è altrettanto facile delimitare in schemi le forme assunte in Germania dai grandi edifici industriali e commerciali, sia pure nell'ambito dei nuovi principî naturistici e funzionali dell'architettura. Ci limiteremo qui a presentare qualche esempio, più che altro per mettere in evidenza gli elementi formali della composizione architettonica di tali edifici.

Alcuni tipi, ad es. di officine e centrali elettriche, alternano il motivo delle grandi vetrate continue, interrotte dalle fasce dei davanzali, con grandi superficie unicolori di muri senza finestre. La composizione qui, pur rispettando le necessità funzionali interne, assume spiccato carattere di plastica, il cui valore e la cui bellezza sono naturalmente, e come sempre, relativi alla sensibilità artistica dell'architetto progettista.

La necessità di rendere variabile entro certi limiti la disposizione interna dei locali, pur essendone prevista una iniziale, fa in molti casi preferire, alla vetriata continua — che renderebbe impossibile ad es. la disposizione di nuove tramezze normali alla facciata — una serie di finestre separate fra di loro da piccoli pilastri.

Si hanno allora delle fronti con aspetti molto simili ai casellari di un alveare, motivo questo che risulta assai difficile inquadrare in una composizione architettonica. Esso ha dato così luogo ad una massa di edifici, anche men che mediocri, i quali peraltro formano quell'« ambiente » di contemporaneità che in ogni epoca è la condizione *sine qua non* per il sorgere di un'opera d'arte.

Bisogna infatti considerare queste architetture come degli edifici minori che hanno un finto valore di elementi « grigi » inquadrati nel più vasto piano urbanistico, e riconoscere ad essi, se non altro, il grande merito di voler sembrare solo quello che sono: degli edifici per uffici, o magazzini o di commercio, ecc. e nulla più.

Chè, se anche il culturalismo di qualcuno potesse essere sollecitato piacevolmente dalla vista degli altri aspetti, più tronfi e pomposi, dell'architettura che era ancora in voga in Germania circa una ventina d'anni fa, è certo che chi serenamente giudica, non potrà, malgrado tutto, non preferire questa, in alcuni casi ancor brutale, sincerità della nuova architettura tedesca. Giacchè, a chi parla in modo troppo generale di uniformità, povertà, antiestetismo della nuova architettura in Germania, così come dicemmo essere ciò inesatto o falso nel campo urbanistico-ambientale dei nuovi quartieri, si può ripetere egualmente esserlo nel campo della composi-

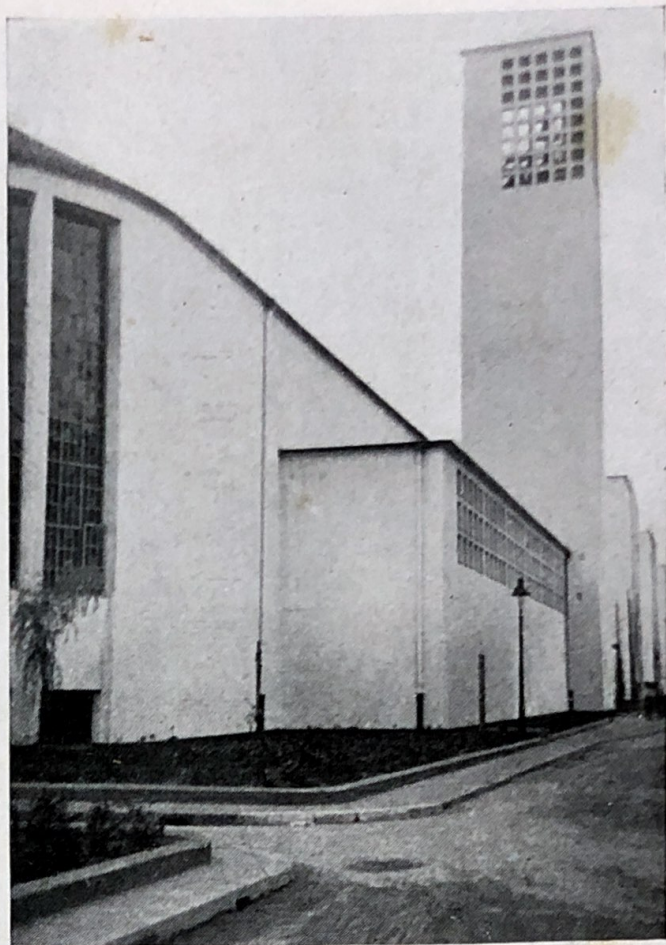
(1) Sorto nel 1927 dalla collaborazione di molti architetti europei, questo notissimo quartiere fu la prima affermazione realizzata e sufficientemente complessa delle idee e polemiche che in molti paesi si venivano maturando sulla architettura moderna.

zione architettonica di singoli edifici di importanza monumentale.

Nessuno può disconoscere a certe facciate-paravento — subito tradite dall'aspetto dei fianchi e degli interni, o dalla retorica delle colonne, dei capitelli, degli attici o delle sagome, posti a fare ombra alle infelici e piccole finestre dei locali — una mancanza di fantasia e una povertà di idee certo maggiore di quelle che alcuni sogliono imputare agli edifici modernissimi della Germania.

Perchè in questi è espressa, nella peggiore delle ipotesi, una idea di funzionalità e di essenzialità che è almeno idea squisitamente moderna, quand' anche esista indipendentemente da qualsiasi valore artistico dell'opera.

Senza contare che all'opposto, in senso positivo, si potrebbero citare molti esempi, anche se non moltissimi, in cui un nuovo spirito di bellezza, che presiede volutamente alla composizione architettonica, ha saputo determinare la formazione di opere che appartengono sicuramente al campo dell'arte.

Dopo la « tabula rasa » delle espressioni decorativistiche e culturali, e gli eccessi ben prevedibili ai quali la revisione completa dei problemi dell'architettura da un punto di vista funzionale doveva necessariamente portare, uno spirito che si potrebbe definire « classico » e che è quello che informa ad es. alcune fra le migliori produzioni del movimento razionalista in Italia, si manifesta ora presso alcuni fra i migliori architetti della Germania.

.... LA CHIESA NUOVISSIMA (S. PIETRO CANISIO, A COLONIA) DI UN QUARTIERE TESTÈ TERMINATO.

.... UNA ANTICA CHIESA ROMANICO-GOTICA (S. MARIA IN CAPITOLO, A COLONIA).

È indispensabile osservare però che non si tratta, come qualcuno da noi mira a far credere, di un ritorno a « forme » classiche, ma di una evoluzione nello « spirito » classico del movimento così detto dell'architettura razionale. Quindi non un compromesso con « neoclassicismi » e con le architetture « formalmente » ispirate alla tradizione classica, ma una nuova espressione di architettura a basi strettamente funzionali e contemporanee alle forme della nostra vita e informata nella composizione allo « spirito » della tradizione classica.

Se infatti la completa assimilazione dell'idea razionale è oggi la condizione necessaria del creare opera di architettura assolutamente moderna, e quindi sola destinata a restare come espressione della nostra civiltà, non è questa condizione sufficiente, giacchè l'Arte rimane, anche nella sua espressione architettura, esente da trucchi, e quindi, anche fra i

fautori di una medesima tendenza, privilegio di pochi.

Solo ora, e da una media generale di modernità razionale dell'architettura tedesca, cominciano a sorgere le opere d'arte: non sempre ancora completamente espresse, ma certo definite per molti elementi: un albergo o un magazzino di vendita possono esserne il tema, come una volta lo sarebbe stato una reggia o una cattedrale. Talora al centro di una città, fra la romantica indecisione o frammentarietà degli edifici dei secoli scorsi, si innalza limpido e preciso, ordinato nel pensiero che esprime, e bello nella sintesi dei piani, dei volumi, dei materiali di cui si forma, il prodotto di una nuova architettura.

L'incidentalità romantica che pare così bene espressa dalla voluta di un ferro battuto che si protende dalla oscura e sbilenca casa medioevale, reggendo l'immagine del personaggio illustre con coroncina di fiorellini o di alloro, quasi estremo anatema contro la nuova architettura, è sconfitta dalla precisa e classica linearità e composizione dell'edificio moderno. I piani vi sono netti e solidi; il vetro, usate in vaste superficie, protegge in forma volumetrica, ma aerea, la leggerezza di una rampa di scala; le grandi superficie di lastre di rivestimento che difendono lo scheletro d'acciaio, girano ad un tratto divenute lastra di vetro attorno ad un'altra rampa: mirabile esempio di una forma moderna che pare informata allo spirito di una antica costruzione romana o ravennate.

E, di dentro, ecco ancora l'elemento naturistico entrare con la luce e il sole e la vista del cielo e del paese da una intiera parete vetrata, o da una finestra, grande — da sola — come tante e tante finestre accostate.

La perfezione e l'essenzialità costruttiva dei minimi particolari, che l'architetto artista avrà saputo fare anche «belli», è intimamente connessa alle possibilità di emozione che un edificio di questo genere può determinare.

E allora si può ben credere che, se per un altro lato lo stesso edificio è strettamente funzionale ma ancora brutto, in una futura e più matura opera, gli stessi architetti possano raggiungere una complessa perfezione. Giacchè non bisogna credere che la perfezione di queste nuove espressioni d'architettura possa raggiungersi, come continuazione del quadro generale dell'arte, se all'idea informatrice non abbiano collaborato per anni, con successive ricerche ed evoluzioni, molti artisti e forse la intiera generazione.

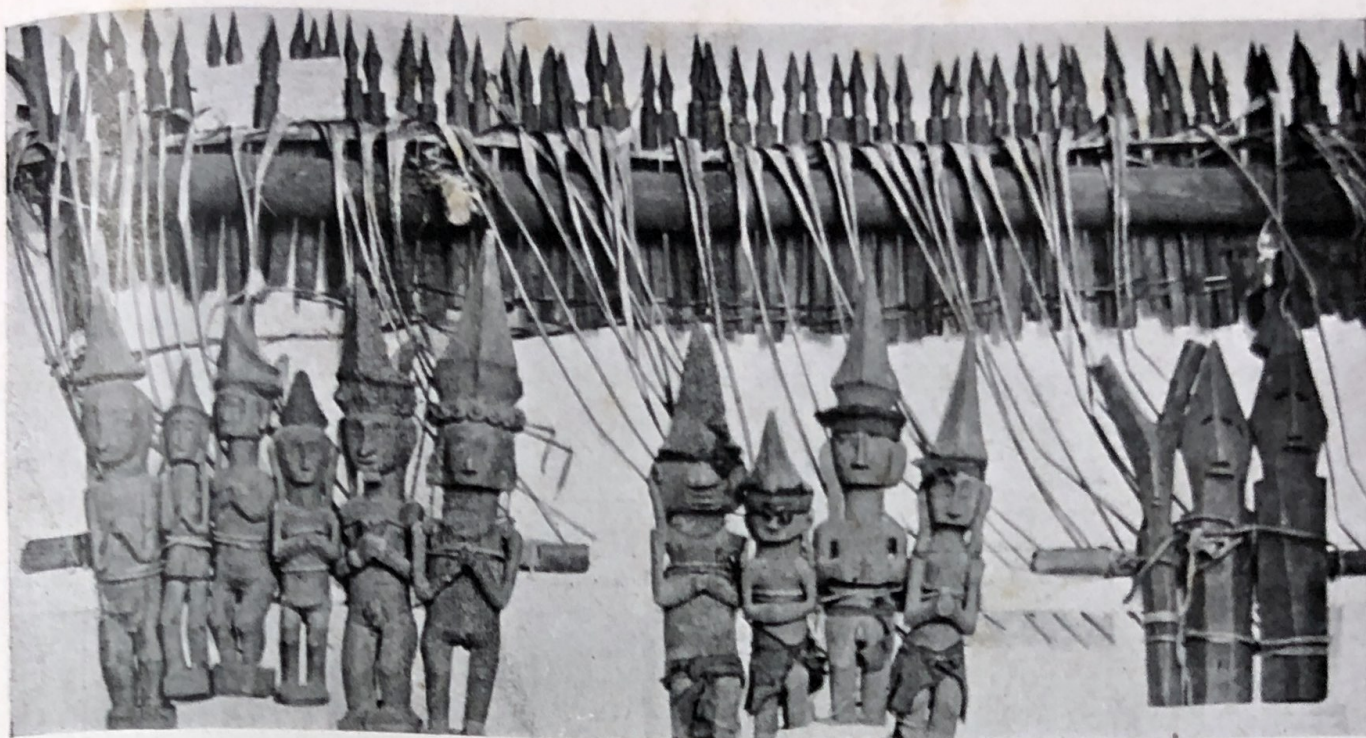
Ma se, nel quadro generale dell'architettura in Germania, si esaminano ad es. due costruzioni di una stessa città, e diciamo di Colonia, per citarne una fra le più caratteristicamente tedesche, e se queste due costruzioni sono una antica chiesa romanico-gotica (Santa Maria in Capitolo), l'altra la chiesa nuovissima (S. Pietro Canisio) di un quartiere testè terminato, qui dove l'identità del tema e la sua finalità essenzialmente mistica possono per un lato permettere confronti e per l'altro evitare ogni sospetto di esclusivo fine edonistico e pratico dell'edificio, a chiunque apparirà chiara l'identità di spirito che ha informato le due costruzioni: le forme e un pensiero latino sentiti ed espressi attraverso un temperamento gotico; e ancora, attorno ai due absidi tanto simili, il prato e l'albero: elementi naturistici della Germania romantica.

Da quanto abbiamo sin qui esposto si può riassumere un quadro dell'architettura in Germania pressapoco in questi termini: una influenza romantico-funzionale esercitata dal macchinismo e ancora molto sentita, che ha riportato i problemi dell'architettura a una loro origine sociale-costruttiva; reazione al mito del macchinismo, per un altro lato, con un ritorno alla natura (apertura delle case verso giardini, ecc.).

Oggi però, esauriti da questa corrente romantica i problemi d'ambiente della casa, in quanto ormai impostati in modo preciso, torna a farsi sentire l'influenza di un pensiero che è classico in quanto è ordine, previsione, rapporto, equilibrio, armonia e perciò più vicino alla tradizione dei popoli mediterranei in generale e dello spirito italiano in particolare. Questa nuova corrente si è rivelata in alcune opere architettoniche che appunto per merito di pochissimi architetti vanno sorgendo e spiccando sul quadro generale dell'architettura razionale in Germania e forse potrà avere influenza anche sul problema urbanistico, se già la si è potuta intravedere per qualche elemento nei progetti di nuove città presentati alla mostra di Berlino 1931.

Certo in essa troverà piena maturazione quella architettura a carattere universale (e quindi anche nazionale) che il nostro tempo non può mancare di esprimere, a sintesi di tutti gli elementi della sua caratteristica civiltà.

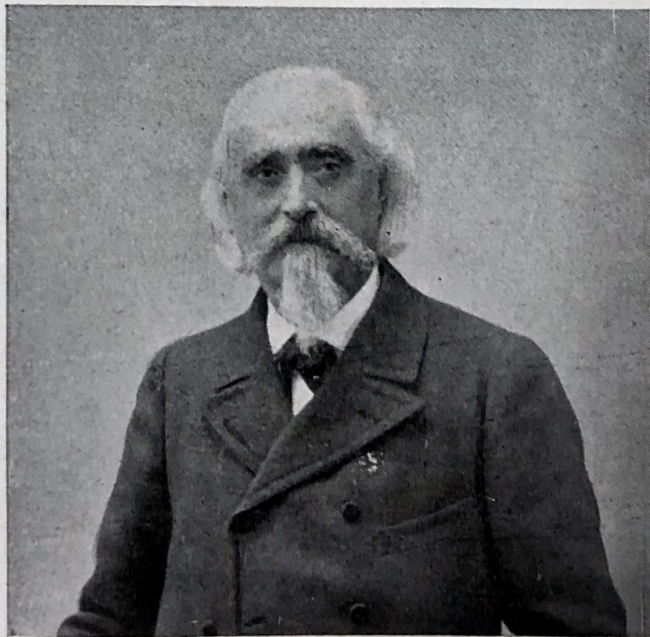
Arch. Ing. PIERO BOTTONI.

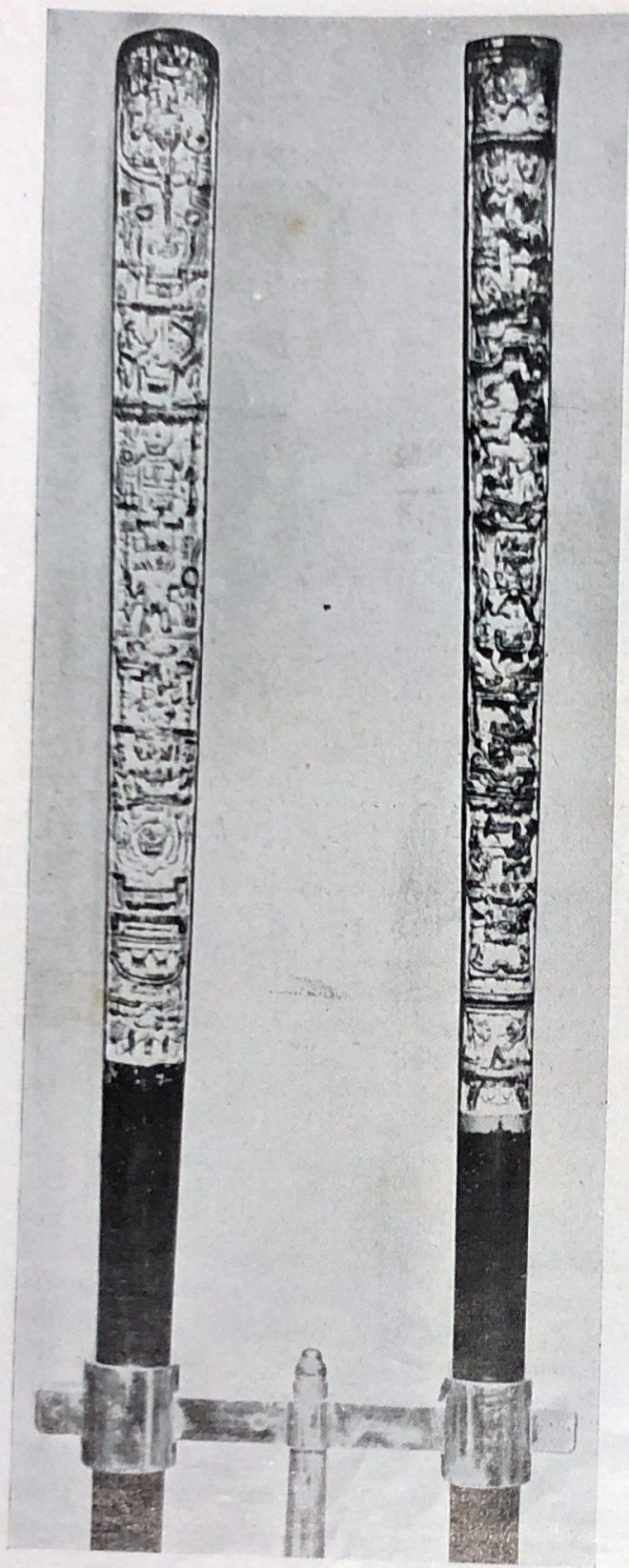
(Fotografie dell'Autore).

IDOLI DOMESTICI (LARES) DELL'ISOLA DI NIAS (MALESIA), NEL MUSEO NAZIONALE DI ANTROPOLOGIA ED ETNOLOGIA DI FIRENZE.

IL MUSEO NAZIONALE DI ANTROPOLOGIA ED ETNOLOGIA DI FIRENZE

FIRENZE ha aperto al pubblico un nuovo museo, quello di Antropologia ed Etnologia, che è tra i primi d'Italia e forse del mondo così per il numero, come per l'importanza delle collezioni.

Un materiale cospicuo e raro, ben ordinato in lucide vetrine, in ampie e luminose sale, si offre alla ammirazione dei visitatori, dei turisti, degli studiosi di ogni paese: materiale dovuto in parte a sapienti acquisti, ma soprattutto alla munificenza di donatori, di viaggiatori e di esploratori famosi, alcuni dei quali immolarono, in pro della scienza, tra genti barbare, le loro generose esistenze.

Non mancheremo di segnalare i loro nomi, quando avremo occasione di parlare della provenienza delle varie collezioni; ma è doveroso anzitutto ricordare l'operato di chi volle e seppe concretare, attraverso molte difficoltà, l'Istituto che ora raccoglie, in un complesso armonico e organico, innumerevoli oggetti provenienti da ogni più lontana regione del globo, offrendo la possibilità di una più agevole indagine e di un più fruttuoso esame comparativo a chi oggi si dedichi all'affascinante studio della vita primordiale dell'uomo sulla Terra, dei suoi spostamenti e dei suoi costumi originari.

PAOLO MANTEGAZZA, L'IDEATORE E FONDATORE DEL MUSEO NAZIONALE DI ANTROPOLOGIA DI FIRENZE.

A Paolo Mantegazza, lo scienziato di fama universale, che nei

« ATLATL », PROPULSORE SACRO DELL'ANTICO MESSICO, COL QUALE IL GRAN SACERDOTE LANCIAVA, ALL'INIZIO DELLA BATTAGLIA, LA FRECCIA SACRA NELLE SCHIERE NEMICHE. TRATTASI DI ESEMPLARI RARISSIMI IN TUTTO IL MONDO.

suoi viaggi e nei suoi studi seguì sempre il nobile principio di apprendere per istruire, si deve la prima idea della fondazione di un museo nazionale di Antropologia in Italia, idea che riuscì anche a tradurre in effetto; ad Aldobrandino Mochi, suo degno successore, si deve la continuazione e l'ampliamento dell'opera veramente monumentale. A quest'ultimo il Museo va debitore della sua odierna definitiva sistemazione nella decorosa sede attuale, in un palazzo che fu già di proprietà degli Strozzi.

Forse non tutti sanno che Paolo Mantegazza, il celebre antropologo, fu anche uomo politico, per quanto — ci affrettiamo ad aggiungere — lo fosse più di nome che di fatto, trovandosi, come deputato della nativa Monza, alquanto a disagio nel complesso ambiente parlamentare dei suoi tempi. E quando, dopo l'esperimento di tre legislature, ottenne il passaggio alla Camera vitalizia, fu ben lieto di tornarsene finalmente con animo tranquillo ai suoi studi prediletti.

Ora, può dirsi che una delle più energiche azioni svolte dal Mantegazza, in dieci anni di vita parlamentare, sia stata proprio quella intesa a far passare il suo progetto per un museo di Antropologia a Firenze, progetto che fu avversato alla Camera da numerosi oppositori, che non lo trovavano di utilità pubblica; ma che ebbe infine la sanzione ufficiale del Governo col Decreto ministeriale del 26 novembre 1869.

Quanto alla scelta della città dove l'Istituto doveva aver sede, conviene chiarire che, essendo il Mantegazza passato in quegli ultimi tempi dall'Università di Pavia allo Studio fiorentino, alla città medicea toccò in sorte di ospitare il nuovo museo, degno coronamento dell'opera di divulgazione scientifica compiuta dall'illustre fisiologo lombardo in cinquant'anni di glorioso insegnamento universitario.

Allievo e assistente di Paolo Mantegazza nella cattedra di Antropologia dell'allora Istituto di Studi Superiori di Firenze, si trovò ad essere in quell'epoca il prof. Aldobrandino Mochi, uomo di rare virtù spirituali e di vastissima cultura, molto apprezzato dallo stesso Mantegazza, al quale doveva succedere alla sua morte, avvenuta nel 1910.

Egli portò a compimento le principali iniziative del suo predecessore, assicurando loro vita rigogliosa, anzi, si può dire che salvò addirittura, con opera tenace e non lievi sacrifici personali, l'esistenza stessa del Museo, riuscendo infine, in seguito a lunghi contrasti che avrebbero estenuato tutt'altra fibra, a ot-

IL SEVERO CORTILE DEL PALAZZO NONFINITO, SEDE DEL MUSEO NAZIONALE DI ANTROPOLOGIA ED ETNOLOGIA DI FIRENZE.

tenere dal Governo la sontuosa sede attuale nel Palazzo Nonfinito in Via del Proconsolo, dove le molteplici collezioni hanno trovato il loro assetto definitivo.

L' importanza della sua opera in pro della gloriosa istituzione è, anzi, così grande, che il suo nome resta indissolubilmente legato a quello di Paolo Mantegazza nella storia del Museo, ed è oggetto di uguale, altissima considerazione da parte dei colleghi e discepoli sopravviventi e di tutti i cultori di questa importante branca dello scibile.

SCULTURA ZULÙ.

Come nacque il Museo.

I primi oggetti destinati al nuovo Istituto si trovavano già da vario tempo in una saletta del Museo di Storia Naturale di Firenze, ed erano classificati con un semplice cartellino, che portava la laconica dicitura « Robe indiane ». E furono proprio questi oggetti indiani, che vennero trasportati nel 1870 nella « Sala del Buonumore », in via Ricasoli, per costituire il primo nucleo della futura complessa raccolta.

Donde prove-

ARMI DEI RAS D'ABISSINIA.

nivano questi oggetti? Lo si seppe solo nel 1893, quando il Prof. Enrico Giglioli, esaminando questo materiale esotico esistente nella Specola fiorentina, non tardò a riconoscerlo come appartenente alla raccolta del Capitano inglese Giacomo Cook, il quale, come è noto, esplorò l'Oceania in tre spedizioni successive, e fu ucciso nel '79 dai selvaggi delle Isole Sandwich.

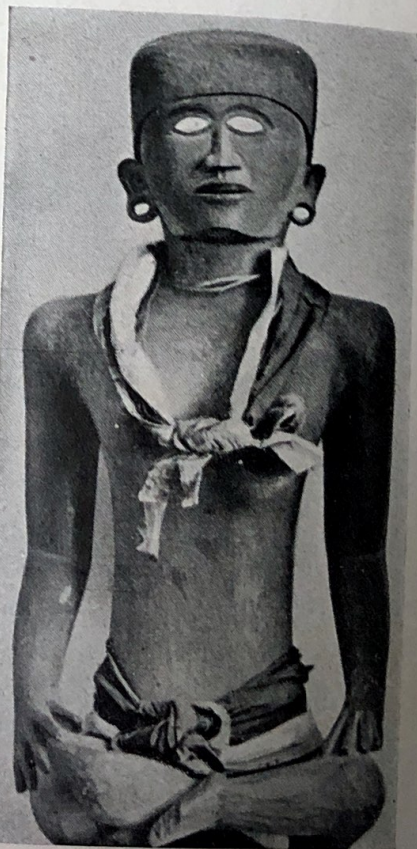
Dopo la sua morte, la pregevolissima collezione fu venduta in un'asta pubblica, effettuatasi a Londra; ed è molto probabile che il Granduca Pietro Leopoldo di Toscana facesse in quell'occasione acquistare, da un suo incaricato, parte di questi oggetti per arricchirne i Musei fiorentini.

A queste « robe indiane » si aggiunse poi un secondo gruppo di oggetti provenienti dal Messico, che probabilmente erano stati offerti in dono alla Casa dei Medici.

Tutto ciò trovò in seguito collocazione più adatta nei locali del nuovo Istituto di Antropologia, che ebbe sede in Via Gino Capponi. Al nucleo primitivo delle collezioni si aggiunse poi gran numero di manufatti preistorici, frutto dell'alacre lavoro dei membri del « Comitato per le ricerche di Paleontologia umana in Italia », che era stato ideato dal prof. Mochi per colmare una lacuna fino allora rimasta negli studi dell' uomo preistorico in Italia (1), e che fu dallo stesso fondato con la collaborazione dell'on. Barone Blanc e del dott. Elio Modigliani, per generoso mecenatismo del conte Davide Costantini.

Si aggiunsero a questi oggetti gli ulteriori reperti provenienti dagli ultimi scavi dell'Istituto di Paleontologia Umana, e gli acquisti di manufatti di giacimenti stranieri, che servono allo studio comparativo dei vari giacimenti preistorici.

Recentemente il Museo si è venuto ad arricchire delle collezioni di manufatti litici riportate dal prof. Lidio Cipriani, della R. Università di Firenze, dalla Rhodesia e dal Congo; le prime, studiate dallo stesso prof. Mochi, e le altre in corso di studio per parte del dott. Paolo Graziosi, assistente all' Istituto di Antropologia della R. Università.

Appartengono al Museo anche alcune collezioni che comprendono

IDOLO DELLE ISOLE NICOLAR (MALESIA).

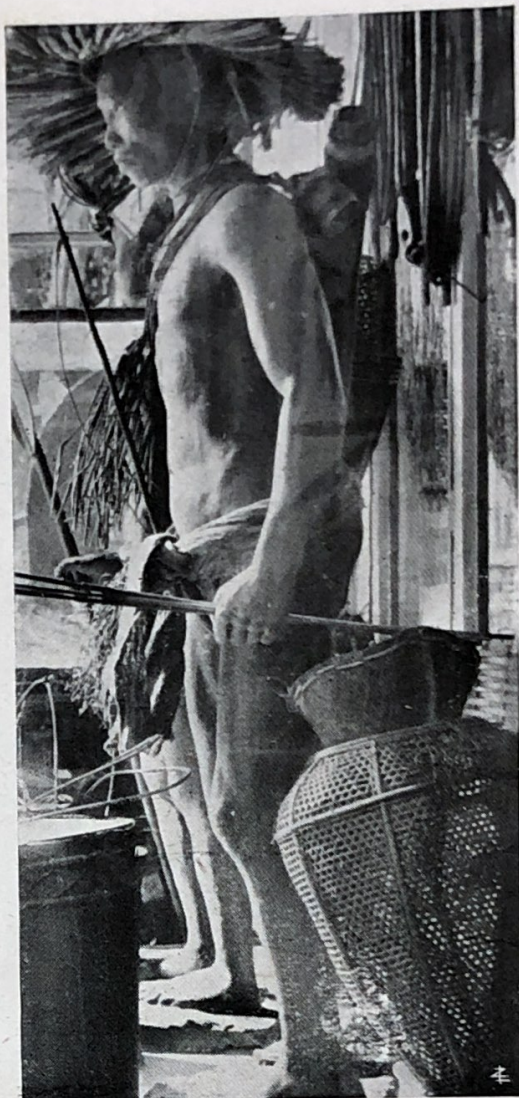
---

(1) I nostri lettori ricorderanno il simpaticissimo articolo che il compianto prof. Aldobrandino Mochi pubblicò ne « Le Vie d'Italia » del settembre 1930, intitolato appunto *Mentre cerchiamo l'uomo fossile*. L'illustre paletnologo vi rivelava, oltre tutto, quelle doti di arguzia e di amabilità che hanno reso più sentita la sua scomparsa (*N. d. R.*).

la maggior parte dei manufatti dei giacimenti paleolitici italiani, esplorati e studiati dal Mochi e dai suoi collaboratori e allievi.

Degne di particolare rilievo sono le magnifiche collezioni, cosiddette dei « Balzi rossi », provenienti dalle grotte omonime, situate fra Ventimiglia e Mentone, e le bellissime raccolte di Grotta Romanelli in terra d'Otranto, provenienti dagli scavi dell'on. Barone Blanc, professore nella R. Università di Roma, appassionato cultore degli studi preistorici.

Per queste collezioni etnologiche e preistoriche, che andavano continuamente aumentando e per le quali più quindi non bastavano oramai le sale di via Gino Capponi, il prof. Mochi dovette sostenere una fiera e tenace lotta per ottenere una sede sufficientemente ampia da contenerle tutte, e adeguata alla loro importanza. Ma i suoi sforzi furono coronati da pieno successo ed ebbero finalmente l'esito desiderato, poichè gli fu concesso — come abbiamo già detto — uno dei più bei palazzi di Firenze, situato in località centralissima, che era già stato sede degli uffici telegrafici.

Ma i guai erano tutt'altro che finiti: infatti il vetusto palazzo era stato adibito ad uso di caserma durante la guerra europea, e si trovava in condizioni addirittura disastrose. Occorrevano molte spese per il ripristino dei locali e per il rifacimento degli impiantiti; e per ottenerne i mezzi si dovè, fino da principio, ricorrere al generoso aiuto di privati e di enti pubblici.

UOMO DELL'ISOLA SIPORE, NELL'ARCIPELAGO MENTAWEI (MALESIA). (COLLEZ. MODIGLIANI).

INDIGENO DI NIAS (MALESIA) FIGLIO DEL CAPO. (COLLEZIONE MODIGLIANI).

In virtù, dunque, del nuovo Istituto di Antropologia ed Etnologia, anche il Palazzo Nonfinito è ora.... finalmente ultimato; e oggi i numerosi visitatori del Museo sono accolti da un ampio atrio, che dà accesso a un vasto cortile, inquadrato da grandi colonnati dalle linee sobrie e austere. Dal cortile si accede direttamente alle sale delle collezioni del piano terreno, e quindi, per le rampe di uno scalone monumentale — arricchito al pianerottolo da una grande statua, presunta riproduzione di un antico Patagone, e da capitelli e bassorilievi alle pareti, da soglie e frontoni in pietra fiesolana — si accede alle collezioni bene ordinate nelle grandi vetrine del primo piano. Infine, per altra scala interna, si sale agli

uffici della Direzione e alle aule di studio, situate al secondo piano, dalle finestre del quale si gode, in tutta la sua magnificenza, lo spettacolo dell'àgile torre di Giotto e della candida mole del Brunellesco, che si ergono sopra i tetti circostanti, a poco più di cento metri dal Museo.

Le collezioni e i donatori.

L'attuale definitivo ordinamento del Museo avvenne successivamente, a grado a grado, in diversi tempi.

Le prime ad essere messe a posto furono le collezioni Branchi e quelle provenienti dal Museo Indiano; poi l'ordinamento fu dovuto sospendere per qualche tempo per mancanza di mezzi.

In seguito, furono ordinate le collezioni dell'America, grazie al mecenatismo del Conte Costantini; indi la collezione delle Colonie, in occasione del Primo Congresso di Studi coloniali a Firenze, con l'ausilio di Enti cittadini (Consiglio Provinciale dell'Economia e Comune) che contribuirono, insieme col già ricordato Conte Costantini, all'ultimo ordinamento, dovuto in gran parte all'opera infaticabile della dottoressa Antonietta Gori e di Luigi Cardini.

CAPO MAORI (NUOVA ZELANDA) CON UN MANTELLO DI PENNE.

Intanto l'opera assidua del Mantegazza era stata apprezzata e compresa dai maggiori raccoglitori del tempo, e nuove offerte giungevano a riempire di oggetti interessantissimi gli scaffali del Museo da poco sorto.

Il Mantegazza stesso aveva trasferito nelle sale di via Gino Capponi la propria collezione indiana, e gli oggetti raccolti insieme col Sommier in Lapponia, nonchè quelli che il Sommier stesso aveva riportato dalla Siberia occidentale e dal bacino del Volga.

Odoardo Beccari e Luigi Maria De Albertis facevano dono al Museo di Antropologia di Firenze delle collezioni riportate dai loro viaggi tra i popoli della Nuova Guinea, contenenti oggetti molto importanti, perchè raccolti con metodo naturalistico, colle varianti, cioè, di ciascuna specie di oggetti.

Per la stessa ragione, importantissime sono le collezioni donate da Elio Modigliani, che fu il primo esploratore delle isole Nias, Engano e Sipora dell'Arcipelago della Malesia, dov'egli si recò in tre riprese, visitando anche, tra il 1890 e il 1894, i Batacchi indipendenti, che vivono nella regione orientale di Sumatra.

Raccoglitore perfetto, della stessa scuola del Beccari, il Modigliani portò così un contributo notevole, soprattutto dal punto di vista etnico e antropologico, alla conoscenza di quelle regioni, prima del suo viaggio del tutto ignote.

Degno di essere ricordato, a edificazione dei lettori, è l'ingegnoso stratagemma ch'egli escogitò per riuscire a prendere maschere in gesso sui viventi. Accordatosi con uno dei giavanesi più evoluti della sua scorta, fece diffondere la notizia tra gli indigeni locali della sua grande abilità medica, che — secondo lui — gli permetteva di rendere anche la vista ai ciechi.

Fu creduto: e ben presto numerosi indigeni si presentavano davanti alla tenda dell'ormai famoso medico a chiedere un rimedio efficace per curare la loro oftalmia. Così, l'ingegnoso esploratore, facendo passare il sistema dei calchi in gesso sulla faccia, come suo infallibile ritrovato di cura per gli occhi, potè prendere quante maschere volle su viventi, senza incontrare resistenza alcuna. Inoltre cento cartine di bicarbonato di soda, che non potevano fare certo male ad alcuno, da prendersi una al giorno, completavano la

cura, al termine della quale l'improvvisato medico non sarebbe stato certamente là a godersi le calorose attestazioni di riconoscenza che i suoi creduli clienti non avrebbero mancato di dargli.

Per l'Africa e Colonie, va ricordata la raccolta riportata dalla Missione Scientifica Eritrea nel 1905, e donata da S. E. Dainelli e dal dott. Lamberto Loria, che facevano parte della spedizione insieme coi professori Mochi e Marinelli. La Missione visitò specialmente la regione dell'Assaorta, allora assai poco nota, e parte del bassopiano Dancalo.

Notevole è anche il materiale raccolto in Somalia dalle due spedizioni Stefanini-Paoli e Stefanini-Puccioni, che visitarono la nostra Colonia dell'Oceano Indiano nella parte meridionale, mentre nelle regioni settentrionali compivano, nel 1924, la prima esplorazione scientifica del territorio del Nogal, nell'ex Sultanato dei Migiurtini.

TAPPETO BIRMANO E ARMATURE GIAPPONESI.

OGGETTI DELLE ISOLE HAWAI (TERZO VIAGGIO DI COOK).

La R. Società Geografica Italiana ha attualmente in corso di pubblicazione una serie di volumi illustranti appunto i risultati scientifici di queste due importanti missioni.

Una spedizione puramente antropologica fu, per iniziativa del Governo della Cirenaica, compiuta negli anni 1928-29, dal prof. Nello Puccioni, attualmente incaricato dell'insegnamento dell'Antropologia nella R. Università e della direzione del Museo di Firenze, in sostituzione del compianto prof. Aldobrandino Mochi.

L'Africa è inoltre largamente rappresentata dalle collezioni portate dal Congo dall'illustre clinico prof. Aldo Castellani della R. Accademia d'Italia, e dalle raccolte Brissoni e Provenzal, nonchè da quelle recenti, che constano di materiale copioso e molto interessante, del prof. Lidio Cipriani, riportate dai suoi tre viaggi, dal 1927 al '30: notevole fra tutte, quella, unica al mondo, costituita da oggetti appartenenti ai boscimani del Kalahari e dell'Etoscia e quella di maschere eseguite su viventi tra i Pigmei dell'Ituri, nello

PALANCHINO INDIANO.

Degni di nota sono pure gli oggetti riportati dalla Terra del Fuoco dal compianto De Gasperi, il quale, appena di ritorno dalla sua spedizione, partì volontario per la grande guerra e vi trovò morte gloriosa; ricorderemo anche gli oggetti che si ritiene provengano dalla raccolta Boggiani, esploratore ed artista, barbaramente ucciso, nel 1901, dagli indigeni del Gran Chaco Paraguayano; nonchè numerose teste-trofei di guerra, e splendidi lavori in piuma dei Munduruku, di varia provenienza.

Zululand e in Somalia, spedizioni che furono rese possibili dal generoso ausilio finanziario concesso da S. E. il Conte Natale Labia, capo della Legazione Italiana di Capetown.

Dell'Eritrea il Museo possiede anche una raccolta di oggetti donati da S. E. Ferdinando Martini, che ne fu governatore, nonchè quella di oggetti etnografici dei Baria e dei Cunama, proveniente dalla spedizione Corni-Calciati-Bracciani, di cui questa rivista ebbe a occuparsi anni indietro; altra, infine, di oggetti di alcune parti dell'Eritrea e del Sudan, donata dal comm. Peleo Bacci.

Bellissime collezioni, composte di numerosi oggetti specialmente oceanici — tra le quali assai importante quella di legni scolpiti dei Maori e di utensili di pietra — riportò dai suoi viaggi artistici in Africa, America e Oceania, il comm. Ugo Biondi di Firenze, che ne fece poi munifico dono al Museo.

Riguardo all'Australia e a molte isole dell'Oceania, sono da ricordarsi le interessanti raccolte Scheidel, nonchè quelle, molto notevoli, donate dal comm. Giovanni Branchi, che fu il primo console italiano ad Assab, tra le quali si trovano oggetti assai rari dell'Abissinia e dell'Oceania, della Cina e del Giappone.

La già lunga serie dei benemeriti e disinteressati donatori non si arresta qui (chiediamo venia a quelli che involontariamente avessimo dimenticati), chè

IDOLI DEL CONGO, IN LEGNO DURO INTAGLIATO.

SALOTTINO INDIANO, RICOMPOSTO ALLA PERFEZIONE CON SUPPELLETTILE ORIGINALE.

viaggiatori ed esploratori in gran numero continuano in questa gara di munificente generosità, per arricchire sempre più il Museo di elementi rari e preziosi. Così possiamo ricordare la collezione donata recentemente dal dott. Mazzei, il quale raccolse personalmente nel Perù gran numero di suppellettili, provenienti da tombe anteriori alla scoperta, e rinvenute in gran parte negli scavi della necropoli di Ancon. E ancora, il prof. De Benedetti, direttore del Museo Etnografico di Buenos Ayres, che donò una collezione da lui stesso raccolta e appartenente ai Chalchaqui; Zelia Nuttall e il notissimo americanista prof. Guido Valeriano Callegari, che hanno fornito cimeli importantissimi; tanto che noi oggi possiamo asserire, senza tema di esagerare, che il Museo di Etnologia di Firenze possiede oramai oggetti di ogni parte del mondo, e, per quanto riguarda l'America, appartenenti sia all'epoca attuale, sia alla post-colombiana e alla pre-colombiana (1).

POGGIATESTE DEL CONGO. (RACCOLTA CIPRIANI).

Tutti i popoli, tutti i tempi.

Le sale del Palazzo Nonfinito si prestano egregiamente alla evi-

(1) I più importanti oggetti dell'epoca precolombiana raccolti in questo Museo sono stati brillantemente illustrati dal già citato prof. C. V. Callegari nel numero del giugno scorso de « Le Vie d'Italia e dell'America Latina ».

TESTA-TROFEO DEI JIVAROS (EQUATORE).

dente esposizione della vastissima raccolta, dove gli oggetti della vita quotidiana di tutti i popoli del globo, trovano il loro posto in ordine di tempo e di luogo. Questi cimeli, a volte pittoreschi, a volte curiosi, così ben ordinati dalla paziente opera svolta per oltre un sessantennio, rappresentano quanto di più interessante possa immaginarsi, e non soltanto per gli occhi dello studioso, ma per ogni persona di più che modesta levatura intellettuale.

Nelle vetrine delle vaste e ordinatissime sale si allinea tutto ciò che può servire alla vita di genti rozze e selvagge, quali gli appartenenti alle tribù centro-africane, o a raffinati artisti dell'utensile, come i cinesi e i giapponesi. La casa è largamente rappresentata (si hanno, in piccoli modelli, le più originali capanne con la loro struttura interna) e, con la casa, gli utensili domestici, gli abiti, gli ornamenti creati in ogni tempo e in ogni luogo dalla vanità femminile, antica quanto il mondo.

Interessantissima è la raccolta delle armi: armi per combattere gli uomini e per abbattere la selvaggina, utensili di morte, ai quali ogni popolo ha dato un caratteristico aspetto, compiacendosi a volte delle raffinatezze della tortura.

I simboli della religione, dai feticci grotteschi delle tribù africane alle raffinate immagini orientali, figurano nelle raccolte insieme con le reliquie più strane delle più bizzarre idolatrie, fra le quali quella, molto comune a quasi tutti i popoli primitivi, rappresentata dal culto dei crani e delle teste dei defunti, non solo quali reliquie dei parenti, ma quale trofeo di guerra, come era usanza tra gli indigeni della Melanesia e della Polinesia, e tra le tribù dell'Amazzonia e della Guyana.

Strane rassomiglianze esistono tra oggetti raccolti in punti diametralmente opposti del globo terrestre, pur separati dall' immenso oceano, e appartenenti ad epoche lontane l'una dall'altra migliaia e migliaia di anni.

Non importa essere profondi in materia per indovinare quali possono essere le applicazioni scientifiche della Etnologia, scienza che possiede infiniti punti di contatto con tutte le altre scienze, essendo la sola universale documentatrice degli aspetti materiali della vita umana; è questa la via che porterà forse un giorno gli studiosi ad alzare un po' il velo che da secoli avvolge il grande mistero dell'umanità, giunta dalla originaria sua barbarie, intrammezzata da stadî di precoce e sorprendente evoluzione, alla complessa raffinatezza dei costumi odierni.

ERMANNO BIAGINI.

(*Fotografie dell'Autore*).

FUOR DEL « CAMPO DEI MIRACOLI »

LE DUE TORRI MINORI PENDENTI IN PISA

Il forestiero che giungendo a Pisa attrattovi dalla candida preziosità dei suoi marmi, dal languore delle sue linee, dall'impreciso fascino che è nella pace e nell'ariosità, nella leggerezza e nella compostezza di questa città silenziosa, volge anzitutto i suoi passi, dopo averne ammirate quasi sorvolando le sparse bellezze, al « campo dei miracoli ». E qui giunto più non chiede. Veramente basta aver visto una volta solo sorgere i tre meravigliosi fiori marmorei dal verde tenero dei prati, quasi posti a maggior risalto contro la base liscia e candida del cimitero antico e il rossigno profilo delle mura, basta avere visto stagliarsi la loro preziosità aerea, la trina dei colonnati, la solennità della mole contro l'azzurro del cielo, per non dimenticarli mai più. Nè noi, pisani, che abbiamo la grazia di poter ammirare ogni giorno tale miracoloso spettacolo, riusciamo per questo a dare una veste di abitudine alla nostra ammirazione.

Ma in questa piazza — non l'ho detto perche già tutti lo sanno — sorge una torre pendente. Il particolare che fin qui abbiamo mostrato di trascurare è appunto quello che unisce la nota della curiosità stuzzicante alla commozione estetica del pellegrino che giunge di lontano, a volte senza ansietà di artista, sol perchè ha sentito parlare di questo « campanile che pende ».

Povero campanile, caduto in mano di tanti e sì famosi scienziati di ogni parte del mondo da far temere per la sua incolumità, come accade per gli ammalati assistiti da troppi medici! È stato curato con iniezioni, si è studiato, si è pensato perfino di rifarlo pezzo per pezzo, povero campanile. ma in fondo, almeno per ora, il miglior proposito è stato quello di lasciarlo vivere così com'è.

C'è stato perfino un prete — già famoso per avere con fortuna e perizia condotto a termine altre operazioni... ortopediche del genere — che ha detto che se gli avessero affidato il paziente lo avrebbe addirizzato del tutto... Ma allora dove sarebbe andato a finire il curioso fascino della torre che pende?

Ma queste cose le sanno press' a poco tutti a Pisa e fuori. Un'altra cosa è notevole nella particolarità che distingue il maggior campanile pisano: come la sua pendenza adombri — in modo che pochi conoscono le altre — quella delle due minori torri pendenti in Pisa: il campanile di S. Nicola e la torre di S. Michele degli Scalzi, degne ambedue che se ne dica qualche parola.

DISEGNI RELATIVI ALLA TORRE PENDENTE DI S. NICOLA DI PISA, CON LO SPACCATO CHE NE SVELA LA SINGOLARE STRUTTURA INTERNA.

***

Appena varcata la soglia del campanile di S. Nicola, gioiello architettonico esaltato anche dal Vasari, la vostra attenzione è colpita dalla struttura interna del monumento. In-

PISA - LA CHIESA DI S. NICOLA CON LA CARATTERISTICA TORRE PENDENTE.

Papa Giulio II e da Antonio da S. Gallo, nel pozzo che è a Orvieto, d'ordine di Papa Clemente VII come si dirà quando fia tempo ».

Senonchè il campanile, dal Vasari come da tutti gli storici attribuito a Nicola Pisano, non è affatto — come venne accertato da più recenti indagini — opera di lui. Il Supino parlandone nella sua *Arte Pisana*, dice appunto che « la chiesa di S. Nicola apparteneva prima ai Cistercensi, dai quali nel 1295 fu ceduta ai frati Agostiniani; così ci possiamo agevolmente spiegare il carattere e il tipo di quel campanile che gli storici hanno sempre attribuito a Niccola; ora se si ricorda appunto che i campanili di S. Salvatore a Settimo presso Firenze e della Badia fiorentina hanno lo stesso tipo, essendo rotondi in basso e poligonali in alto non si potrà non riconoscere anche in quello pisano il carattere delle costruzioni monastiche ».

fatti, se alzate lo sguardo, voi provate quasi un senso di capogiro nel mirare la strana architettura a spirale con una fuga di colonne sorreggenti la scala aerea, leggera, preziosa. È veramente, come dice il Vasari, « la più bella, la più ingegnosa architettura che facesse mai Niccola, perciocchè egli è di fuori a otto facce, e dentro tondo con scale che girando a chiocciola vanno insino in cima che chi è in terra vede sempre tutti quelli che salgono, coloro che salgono veggon coloro che sono in terra; e quei che sono a mezzo veggono gli uni e gli altri, cioè quelli che sono di sopra e quei che sono a basso. La quale capricciosa invenzione fu poi con miglior modo e più giuste misure e con più ornamento, messa in opera da Bramante, in Belvedere, per

Dall'interno si può notare ancor meglio la pendenza che dal di fuori si vede poco, essendo il campanile nella sua parte inferiore mezzo nascosto dai fabbricati adiacenti. Ed è un vero peccato che non si pensi ad isolarlo per mirarlo intero e svelto, dalla sua base rotonda di torre benedettina assottigliata in elegante prisma verso l'alto. Da un piccolo chiostro abbandonato di S. Nicola, si scorge forse meglio il suo esterno agile e puntato al cielo inclinarsi verso il malinconico spiazzato recinto da archi murati dove spuntano in libera solitudine erbacce e pallide piante di limoni. Tutt'intorno muri e, sopra, un quadrato di azzurro terso e limpido come una

PISA - SAN MICHELE DEGLI SCALZI E LA SUA TORRE PENDENTE.

tenda gaia contro la croce leggera del campanile. E in varî punti della città sovra i tetti appare e si scopre la bella cuspide, quasi liberata con uno sforzo supremo dalle mura che la costringono e la contornano, sola, finalmente, elevata nella luce e nell'aria....

⁂

La torre di S. Michele invece sale da terra coi suoi mattoni rossigni solida e nuda, tutta offerta agli sguardi del passante, sebben molto non vi sia da ammirare se non la sua fierezza pesante e liscia, adorna di piatti e di losanghe pisane alla cima, dove le campane si affacciano verdastre e sonore, lanciate dalla forte pendenza fuor delle celle a rimbalzare i limpidi echi su l'Arno che passa.

Ma bisogna vederlo questo campanile, in mezzo al verde delle piante che lo circondano, sul bel viale delle Piagge vicino al fiume che scorre pittoresco e suggestivo di curve, di riflessi, di silenzio.

« Tace l'acqua tra l'una e l'altra voce
È lento il fiume....
La riva è pura come una ghirlanda ».

Qui, per la sua privilegiata posizione, sorgente dall'aperta strada ombrosa di tigli e di platani la torre romanica, di tipo lombardo, in pietra sopraelevata in cotto, divisa in piani da archetti pensili e lesene con finestre polifore decrescenti dall'alto verso il basso, acquista una sua bellezza, una sua poesia particolare, una imponenza che pare rammenti al viandante dell'incantevole luogo i secoli che essa ha visto sfilare.

E forse, la notte, allungando la sua placida ombra nella strada tutta bianca sotto la luna, raggiunta la fresca ripa dove dormono i fiori e le erbe, di nascosto si specchia a lungo nel fiume. E vede che il tempo sereno e giusto non ha fatto oltraggio alla sua potenza... Solo, pian piano, ha lasciato il suo inesorabile segno in quei pochi centimetri di cedimento del suolo che la fanno sorella di due torri gloriose.

ELEONORA DELLA PURA.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

L'On. Italo Bonardi Commissario per il Turismo.

Presi gli ordini da S. E. il Capo del Governo, S. E. Suvich ha incaricato della reggenza del Commissariato per il Turismo l'on. Italo Bonardi, membro del Consiglio centrale del Turismo e presidente del Comitato per il credito alberghiero.

L'Ufficio informazioni ENIT di Parigi.

L'11 luglio scorso, l'ENIT ha inaugurato a Parigi, nella centralissima Avenue dell'Opera, al N. 49, un nuovo ufficio informazioni che viene ad arricchire la serie di quelli già funzionanti a New York, Buenos Ayres, Vienna, Amsterdam e Praga.

Riteniamo opportuno far rilevare ancora una volta il valore di questa iniziativa dell'Ente Nazionale per le Industrie turistiche e l'importanza che la colonia italiana, con a capo il nostro Ambasciatore e le stesse autorità francesi hanno dato alla inaugurazione. L'Ufficio è frequentatissimo e richiama dinanzi alle sue vetrine una moltitudine di ammiratori.

« Questo ufficio — come ha detto il comm. Rava che lo ha inaugurato a nome di S. E. Suvich — darà ai turisti francesi e stranie[ri], alle agenzie di viaggi, ai connazionali resid[enti] in Francia, tutte le facilitazioni possib[ili] per recarsi in Italia fornendo loro una pri[ma] sensazione del grado molto elevato dell'ospi[talità] cordiale ed amichevole che è riservata a tutti coloro che visitano il nostro Paese ».

Per il Credito alberghiero.

Il Comitato per il Credito alberghiero in varie sedute tenute nei giorni scorsi presso il Commissariato del turismo, ha, fra l'altro, approvato uno schema di questionario, che è stato rimesso in questi giorni alle aziende alberghiere per il tramite della Federazione alberghi e turismo. Tosto che il questionario sarà in possesso degli interessati, dovrà essere riempito da parte di coloro che intendono chiedere il contributo di legge per i mutui onerosi e trasmesso direttamente al Comitato per il credito alberghiero presso il Commissariato del Turismo (Roma, via Boncompagni, 15). Anche coloro che hanno già fatto precedente richiesta, sotto qualsiasi forma, dovranno ripetere la domanda al Comitato e trasmettere il questionario debitamente riempito.

LA SQUISITA E MODERNA ELEGANZA DEL NUOVO UFFICIO INFORMAZIONI DELL'« ENIT », A PARIGI.

VERBALE DI SCRUTINIO

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1931 e delle relative Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.

Nella Sede del Touring Club Italiano, oggi, 1° agosto 1932, alle ore 9, i Sindaci sottoscritti, Rag. Cav. Camillo Magnocavallo, Dott. Rag. G. B. Rocca, Rag. Cav. Uff. Angelo Lonati, in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale e all'ordine del giorno pubblicato per la votazione per *referendum* sulla Rivista del maggio 1932 e riportato nel « Bollettino d'Informazioni » N. 2, aprile 1932, constatata l'incolumità dei suggelli apposti alle 10 urne in cui furono raccolte le schede, procedono allo spoglio delle schede medesime pervenute a tutto il 31 luglio 1932 e dànno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti .... N. 29.516
Approvano il bilancio .... » 29.493
Non approvano il bilancio .... » 23

Sono eletti per il triennio 1932-1933-1934 a Consiglieri i Signori:

Bertarelli Ing. Comm. Mario . con voti N. 29.449
Bertolini Comm. Lorenzo ... » » » 29.424
Fantoli Ing. Prof. Cav. di Gr. Cr. Sen. Gaudenzio ...... » » » 29.360
Guasti Avv. Gr. Uff. Federico » » » 29.425
Moldenhauer Dott. Cav. Carlo » » » 29.380
Porro Gen. Conte Sen. Carlo . » » » 29.427
Radice Avv. Cav. Uff. Felice . » » » 29.428
Rosetti Avv. Doro .... » » » 29.414
Sansoni Ing. Comm. Francesco » » » 29.417
Solmi S. E. On. Prof. Cav. di Gr. Cr. Arrigo .... » » » 29.400
Vismara Ing. Emirico ...... » » » 29.417

e per l'esercizio 1932 a Sindaci i Signori:

Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo con voti N. 29.455
Magnocavallo Rag. Cav. Camillo .... » » » 29.443
Rocca Dott. Rag. Giambattista .... » » » 29.460

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi. Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12, previa lettura e approvazione.

I Sindaci
LONATI, MAGNOCAVALLO, ROCCA.

***

Il Consiglio del T. C. I. ringrazia i quasi 30.000 Soci che vollero esplicitamente riconfermargli la loro fiducia, rinviando le schede di votazione con un consenso presso che unanime.

La Crociera Popolare sui Cinque Mari.

La stampa quotidiana ha largamente riferito dell'esito felicissimo della « Crociera sui Cinque Mari » organizzata dalla Società « Italia » e svoltasi sul *Conte Verde* dal 19 luglio al 2 agosto. Il successo non poteva davvero essere più lusinghiero. La Società « Italia » è riuscita a mettere assieme in brevissimo tempo ben 1100 partecipanti. Ciò prova che il gusto di queste Crociere si va diffondendo notevolmente anche da noi e che quando i prezzi siano tenuti in limiti non eccessivi i partecipanti non mancano, soprattutto quando possono valersi di navi grandiose come è il *Conte Verde*.

Trecento Crocieristi erano Soci del Touring ed erano stati iscritti per mezzo nostro. Il Touring provvide per essi ad una apposita organizzazione dei servizi a terra e ad escursioni ai luoghi di maggior interesse turistico ed artistico prossimi alle località toccate nel viaggio.

Il buon successo della organizzazione è dovuto anche alla cordiale e solerte collaborazione di molti benemeriti Amici del Sodalizio. Li citiamo per ordine di località di sbarco:

Per Napoli: il Dott. Prof. Francesco Signore, della Direzione dell'Osservatorio Vesuviano e Console Universitario del T. C. I.; il Cav. Prof. Matteo della Corte, Console del T. C. I. e Direttore degli Scavi di Pompei; il Dott. Alfredo Orsini, Direttore dell'Ufficio Guide di Pompei; il Comm. Franz De Luca della Direzione della Solfatara, ai Campi Flegrei. – Per Capri: l'Ill.mo Signor Podestà Nob. Dusmet de Smours dei Duchi Marino, l'Associazione «Pro Capri», la Società per Imprese Pubbliche e Private in Ischia e Capri. – Per Amalfi: l'Ill.mo Signor Podestà, Avv. Francesco Gargano. – Per Sorrento: l'Ill.mo Signor Podestà Duca Giovanni Maresca Donnorso Correale Revertera, ed il Signor Raffaele Casola, Console del T. C. I. – Per Ravello: l'Ill.mo Podestà, Signor Francesco Colavolpe ed i Funzionarî che l'hanno coadiuvato. – Per Palermo: il Soprintendente all'Arte Medioevale e Moderna della Sicilia e la Direzione dell'Impresa Mucera di servizî automobilistici. – Per Malta: il Comm. Luigi Mazzone, Capo Console del T. C. I. – Per Rodi: S. E. Mario Lago, Governatore delle Isole Egee; il Cav. Ing. Franco Benetti, Direttore dell'Ufficio Propaganda e Turismo del Governo delle Isole Egee. – Per Costantinopoli: la Direzione del « Touring » e « Automobile Club » di Turchia; la Direzione dell'Agenzia Turistica « Natta ». – Per Zara: l'Ill.mo

Signor Podestà, Cav. Uff. Avv. Giovanni Salghetti Drioli, Capo Console del T. C. I. – Nè dobbiamo dimenticare i Funzionari della Società «Italia», il valoroso Comandante del *Conte Verde*, i suoi Ufficiali, tutto l'equipaggio.

A tutti il Touring esprime la sua riconoscenza affettuosa.

Infine, un grazie specialmente cordiale, indirizziamo ai diligenti ed attivi Capi-sezione, che facilitarono l'opera particolarmente delicata del Direttore delle Escursioni, e cioè: il Dott. Alfonso Franciosi, Console del T. C. I. per Salerno; il Dott. Bruno Minoletti e il Dott. Gianmaria Giobbio.

La «Carta delle Zone turistiche d'Italia» del T. C. I.

Parecchi Soci ci hanno chiesto se questa pubblicazione è sospesa, dato che degli ultimi fogli, quello di «Roma e dintorni» venne distribuito nel 1931 e quello di «S. Martino di Castrozza e zone adiacenti» venne messo in vendita pure nel 1931. Effettivamente nel corrente anno non si potranno dare carte perchè bisogna provvedere a un'opera ben maggiore: l'Annuario Generale. Come già è stato pubblicato nel numero di agosto, esso si trova da tempo in preparazione e sarebbe già stampato se non si attendessero i dati di popolazione anche per quello che si riferisce alle frazioni. Evidentemente avendo i Soci già ricevuto il volume «Lombardia, parte II^{a}» della collezione «Attraverso l'Italia» e il I° volume della Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura, e dovendo essi ricevere fra breve anche l'Annuario Generale, non si può proprio fare di più: e del resto tutti ne sono persuasi. «Ma per l'avvenire?» ci chiede qualcuno. Per l'avvenire la Carta delle zone turistiche d'Italia non verrà assolutamente abbandonata, anche se non entrerà nel numero delle pubblicazioni che il Touring distribuisce gratuitamente a tutti i Soci. Ad essi verrà offerta, come è nelle consuetudini del Touring, al prezzo più limitato possibile. Questo perchè se la carta al 50.000 può essere annoverata fra le imprese più riuscite è molto diversamente utilizzata dai singoli Soci.

Se interessa molto escursionisti ed alpinisti, essa interessa meno gli altri. Ci proponiamo invece di dare (e questo gratuitamente, a tutti i Soci), a partire dal 1933, una carta d'Italia che sia di interesse generale: però, è troppo presto ora per anticipare notizie su di essa. Ritorneremo sull'argomento.

Intanto siamo lieti di aggiungere che il nostro Ufficio Cartografico ha già messo in lavoro i seguenti fogli della Carta delle zone turistiche in scala 1 : 50.000: Monte Bianco; Ortles-Cevedale; Adamello-Presanella; Gruppo di Brenta; Abruzzo. Quest'ultima carta non sarà al 50.000 ma al 200.000, nella stessa scala cioè della carta di Roma e dintorni, alla quale si allaccia. Vi saranno però gli sviluppi al 50.000 del Gran Sasso d'Italia e della regione di Roccaraso, così cara agli sciatori.

Infine vedrà presto la luce un nuovo foglio al 50.000: quello della Riviera di San Remo, Ospedaletti e Bordighera. Daremo di esso prossimamente qualche maggiore notizia.

Il 2° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Nel nostro numero di luglio, a pag. 255 di questa stessa rubrica, abbiamo illustrato gli scopi e le finalità di questa importantissima manifestazione internazionale che si terrà a Milano dal 1° al 7 ottobre del corrente anno, sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Abbiamo anche informato, nel nostro numero di agosto, delle agevolazioni accordate ai partecipanti, da parte delle FF. SS.

L'organizzazione di detto Congresso procede attivamente presso il nostro Sodalizio, e le adesioni continuano a giungere numerose, da parte di Governi, Istituti e privati studiosi delle varie nazionalità.

Fra le Nazioni che sono già fin d'ora rappresentate al Congresso si notano l'Italia, la Francia, l'Inghilterra, la Germania, il Belgio, la Svizzera, la Spagna, il Portogallo, l'Ungheria, la Polonia, la Lettonia, gli Stati Uniti, la Cina, il Cile, l'Australia. Di altre molte giungerà a giorni l'adesione definitiva.

Contemporaneamente ai lavori del Congresso si terrà, pure a Milano, e sempre presso il Touring Club Italiano, la II Riunione annuale del «Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante», Ente scientifico di studi e di propaganda presieduto dal belga Conte Félix Goblet d'Alviella, e nel quale l'Italia ed il nostro Sodalizio sono autorevolmente rappresentati. A tale riunione interverranno tutti i Delegati delle varie Nazioni aderenti all'Ente suddetto.

Saranno quindi presenti a Milano i prinpali studiosi che, nel mondo intero, si occupano del problema dei carburanti sussidiari.

Trasferimento dell'Ufficio succursale del Touring a Viareggio.

L'Ufficio di Viareggio della Società di Navigazione «Italia», che funziona anche come Ufficio succursale del T. C. I., si è trasferito dalla Galleria del Nettuno in Viale Regina Margherita, 33.

L'Albergo in Italia.

Tra la ricca materia del fascicolo di settembre de «*L'Albergo in Italia*» riuscirà certo di particolare interesse per gli albergatori l'articolo di fondo, che continua il resoconto di B. Scotti sul recente *Convegno Alberghiero di Genova*. Ogni lettore troverà poi motivo di interesse e di diletto negli articoli di U. Tegani sulle ridenti *Spiagge Adriatiche di Giulianova e di Pescara*, di G. Silvestri su *Trieste e il suo Grand Hôtel de la Ville*, di B. Zuculin su *L'Albergo Nettuno di Pisa*. Nè mancano gustose trattazioni di varietà, tra le quali va ricordato l'elogio dei *Grissini di Piemonte*, intessuto da B. Maineri, il quale ricorda che appunto in quest'anno si compie il terzo centenario dei gustosi «piccoli bastoni di Torino», come Napoleone soleva chiamarli. Nella rubrica «L'Albergo e l'Igiene» il Dott. Pugliesi tratta del *Regime di montagna;* in quelle *legale* e *fiscale* si richiamano opportunamente all'attenzione degli albergatori disposizioni che più da vicino li riguardano. Un ricco notiziario completa il fascicolo, che è ornato da numerose illustrazioni.

Prezzi di abbonamento annuo: per i Soci del T. C. I.: **L. 10,40** (Estero **L. 20,40**).

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Perfezionamenti nei freni.

Sul mercato mondiale si susseguono, giorno per giorno, dei tipi di automobile sempre più veloci, e ciò costringe i costruttori ad un continuo perfezionamento dei dispositivi di frenatura, in modo da assicurare agli stessi la necessaria efficacia, vincendo le difficoltà non lievi che sono provocate da tale continuo aumento di velocità.

Come è noto, i tamburi dei freni erano formati originariamente da una semplice lamiera metallica imbottita. E' pure noto che la efficacia della frenatura è in funzione diretta dell'attrito che esercita sulla superficie interna del tamburo una mascella metallica ricoperta di una adatta sostanza, e che detto attrito dipende a sua volta dalle dimensioni del tamburo e dalla pressione esercitata da tale mascella.

Le aumentate velocità richiedono l'adozione di freni sempre più pronti ed efficaci, ma tale risultato si può ottenere soltanto aumentando la pressione esercitata dalla mascella frenante, poichè non è ovviamente possibile accrescere oltre ad un certo limite le dimensioni del tamburo e, con esse, la superficie di attrito.

Ora, se la lamiera che forma il tamburo è troppo sottile, essa ha la tendenza a deformarsi sotto l'effetto di detta pressione, e tale deformazione può diventare permanente. Il tamburo diventa allora conico: durante il funzionamento del freno si produce un rumore sgradevole, mentre nel contempo la efficacia della frenatura diminuisce notevolmente perchè il contatto fra la mascella ed il tamburo non si effettua più in modo continuo nè uniforme e la superficie di attrito (superficie frenante) risulta pertanto ridotta.

Il rimedio contro questo pericoloso inconveniente consiste, come è ovvio, nell'aumentare, a mezzo di opportuni dispositivi, la rigidità del tamburo.

Alcuni di tali dispositivi sono illustrati dalla *Revue Automobile* di Berna. Così, ad es., un artificio che consente di aumentare la rigidità del tamburo senza accrescerne di troppo le dimensioni ed il peso, consiste nel munire la lamiera di una nervatura esterna, ottenuta contemporaneamente alla imbottitura.

Tuttavia per le vetture molto veloci, adibite ad un servizio duro e soggette a delle frequenti frenature, tale nervatura non risulta più sufficiente allo scopo e si è dovuto ricorrere a dispositivi più efficaci, consistenti, ad es., nell'armare esternamente il tamburo del freno con un anello metallico applicato a caldo: ciò che assicura praticamente la indeformabilità del tamburo stesso.

Parallelamente a questi studi si sono svolti quelli intesi ad ottenere un raffreddamento sempre più efficace dei freni. Lo scopo è stato raggiunto, dai vari costruttori, mediante dispositivi più o meno complessi. In alcuni casi si è giunti perfino alla costruzione di ruote ad alette, nelle quali i raggi sono sostituiti da una specie di palette da turbina, le quali, mentre la vettura è in moto, spingono l'aria con forza nell'interno della ruota, ottenendo così il raffreddamento del tamburo del freno.

Quanto costa l'esercizio di un'automobile?

E' questa la domanda che si propongono quanti amerebbero concedersi la comodità e il godimento d'una propria automobile, ma esitano davanti al timore che la spesa annua d'esercizio oltrepassi i limiti delle rispettive disponibilità. Quanto costerà, per esempio, un percorso medio di mille chilometri al mese? Se si dà retta al figlio di famiglia, che vuol persuadere il padre a comperare l'automobile, la spesa sarà minima: le ditte costruttrici di macchine garantiscono « chilometraggi » eccezionali per un litro di benzina, e quelle fabbricanti di gomme promettono durate meravigliose per i loro prodotti. Nè si tratta di sorprese alla buona fede del pubblico, sibbene di consumi specifici, tanto per la benzina quanto per le gomme, che si possono realmente ottenere in certe condizioni ideali delle strade nonchè di condotta della macchina, ma ben diversi da quelli che si verificano in un lungo esercizio su strada ed in condizioni mediamente meno favorevoli. Quel padre restío ricorderà poi al figlio impaziente parecchie altre quote d'esercizio che non vanno dimenticate: le tasse, le spese per la rimessa, le riparazioni, l'assicurazione contro i rischi della responsabilità civile e contro i furti, l'interesse e l'ammortamento pel capitale investito nell'acquisto della macchina. Ma per chi non abbia partito preso di forzare i computi in uno od altro senso deve pure essere possibile istituire un preventivo d'esercizio, per un dato tipo di macchina, con buona approssimazione se non con matematica esattezza. All'uopo soccorre un recente studio pubblicato in una rivista tecnica da un valoroso funzionario del Ministero delle Comuni-

cazioni, il Prof. Ing. Ferruccio Vezzani, Direttore del Circolo Ferroviario d'Ispezione di Bolzano (1), studio che merita di essere conosciuto nella più larga cerchia dei lettori delle Vie d'Italia, tra i quali non mancherà chi si sentirà incoraggiato a darsi all'automobilismo dopo d'aver sentita una parola sicura circa le spese cui andrà incontro per l'esercizio della vettura che intenderebbe acquistare. Gli elementi su cui il Vezzani basa le proprie conclusioni sono fondati sopra una lunga e varia esperienza, e sta in ciò il valore dei costi chilometrici d'esercizio pei vari tipi di macchine di cui diamo, appresso, un riassunto.

I prezzi fondamentali assunti sono i seguenti: Benzina, al litro L. 2. Lubrificanti, al kg. L. 6. Macchine e gomme al prezzo dei listini di fabbrica pel 1° semestre 1932. Pel calcolo degli interessi e dell'ammortamento sul prezzo d'acquisto delle macchine si è adottato il saggio annuo del 6 per cento.

Ecco riassunti nella seguente tabella i computi del Vezzani relativi a 7 diversi tipi di autovetture, dall'« utilitaria » 508 Fiat alla possente Lancia Dilambda, tanto pel caso che l'interessato faccia a meno del conducente quanto per quello della macchina affidata ad un conducente.

Tipo della autovettura	Motore		Costo chilometrico							Costo chilometrico compless.	
	Cilindrata	Potenza	Benzina	Lubrificanti	Gomme	Ricovero e Lavaggio	Riparazioni	Interesse ed ammortamento del Capitale d'acquisto	Tassa di Circolazione ed Assicurazioni	senza Conducente	con Conducente
	cmc.	HP	lire	lire	lire	lire	lire	lire	lire	lire	lire
Vetturetta utilitaria a 4 posti (Fiat 508)	1000	12	0,16 (litri 8 per 100 km.)	0,02 (gr. 400 per 100 km.)	0,03 (L. 550 per 20.000 km.	0,04 (L. 700 annue per 15.000 km. all'anno)	0,07 (L. 1000 annue per 15.000 km. all'anno)	0,12 (L. 10.000 in 7 anni per 15.000 km. all'anno)	0,06 **T.** L. 513 **A.** » 387 L. 900 (per 15.000 km. all'anno)	0,50	0,80
Vetturetta a 5 posti (Fiat 514-515)	1500	16	0,24 (litri 12 id.)	0,03 (gr. 500 id.)	0,04 (L. 800 id.)	0,07 (L. 1000 id.)	0,08 (L. 1200 id.)	0,24 (L. 20.000 in 7 anni id.)	0,10 **T.** L. 776 **A.** » 674 L. 1450 (id. id.)	0,80	1,15
Vettura a 5 posti (Lancia-Artena Alfa-Romeo 1750)	1600	19	0,27 (litri 13,5 id.)	0,03 (gr. 550 id.)	0,04 (L. 800 id.)	0,08 (L. 1200 id.)	0,09 (L. 1350 id.)	0,35 (L. 30.000 in 8 anni id.)	0,12 **T.** L. 1018 **A.** » 782 L. 1800 (id. id.)	0,98	1,35
Vettura a 5 posti (Fiat 521 C, 522 C, 524 C)	1800	27	0,33 (litri 16,5 id.)	0,04 (gr. 600 id.)	0,05 (L. 1000 id.)	0,08 (L. 1200 id.)	0,10 (L. 1500 id.)	0,30 (L. 28.000 in 8 anni id.)	0,15 **T.** L. 1447 **A.** » 773 L. 2250 (id. id.)	1,05	1,45
Vettura a 7 posti (Fiat 521 L, 522 L, 524 L)	2050	27	0,36 (litri 18 id.)	0,04 (gr. 650 id.)	0,06 (L. 1200 id.)	0,09 (L. 1400 id.)	0,11 (L. 1650 id.)	0,34 (L. 32.000 in 8 anni id.)	0,15 **T.** L. 1477 **A.** » 773 L. 2250 (id. id.)	1,15	1,55
Vettura a 7 posti (Lancia Astura, Bianchi S-8)	2050	30	0,38 (litri 19 id.)	0,04 (gr. 700 id.)	0,05 (L. 1000 id.)	0,11 (L. 1650 id.)	0,13 (L. 1900 id.)	0,46 (L. 43.000 in 8 anni id.)	0,18 **T.** L. 1767 **A.** » 933 L. 2700 (id. id.)	1,35	1,75
Vettura a 7 posti (Lancia Dilambda)	2250	40	0,48 (litri 24 id.)	0,05 (gr. 800 id.)	0,06 (L. 1300 id.)	0,14 (L. 2100 id.)	0,16 (L. 2400 id.)	0,85 (L. 80.000 in 8 anni id.)	0,26 **T.** L. 2953 **A.** » 1047 L. 4000 (id. id.)	2,00	2,40

(1) Dr. Ing. Prof. Ferruccio Vezzani, *Il costo degli autotrasporti in Italia*. Nella Rivista «L'Ingegnere», Maggio 1932-X.

Grazie agli elementi forniti dalla tabella, chiunque può rifare i computi per adattarli a casi particolari, per esempio al caso d'un percorso annuo previsto maggiore o minore dei 15.000 chilometri, o per un prezzo d'acquisto dell'autovettura minore del prezzo di listino, e così via. Si noterà che la spesa annua pel conducente è prevista dal Vezzani fra le 4500 e le 6000 lire. Anche questa cifra potrà in casi particolari essere diminuita, ad esempio quando al conducente siano anche affidate altre mansioni domestiche, od aumentate per tener conto del vitto, della divisa, di spese personali in servizio.

La tabella descrive, per così dire, casi medi, e dimostra per questi un costo chilometrico tra gli estremi di L. 0,50 e L. 2,40, con un costo attorno ad una lira pei più comuni tipi d'autovetture a cinque posti.

Torneranno certo interessanti gli analoghi computi pel costo chilometrico d'esercizio delle motociclette d'ogni tipo, con o senza carrozzella (side-car), quali sono raccolti nella seguente tabella:

Lo studio del Vezzani si estende anche agli autobus adibiti a pubblici servizi, dei quali considera otto tipi, tra i 12 ed i 90 posti, nonchè agli autocarri, sia con motore a benzina, sia con motore a nafta, tanto con rimorchio quanto senza rimorchio, considerando complessivamente dieci tipi per portate tra 50 e 150 quintali.

I costi d'esercizio per questi veicoli industriali, calcolati secondo criteri analoghi a quelli adottati per le autovetture e le motociclette, vanno interpretati con particolari criteri nel senso che non intendono rappresentare il prezzo del trasporto, di persone o di merci, per quanto di questo prezzo formino evidentemente la base. Occorre infatti tenere conto, per passare dal costo d'esercizio al prezzo del servizio, d'altri fattori che non compaiono nell'analisi del Vezzani, cioè delle alee industriali e del giusto profitto per l'esercente. Fatta questa riserva, aggiungiamo che per gli autobus il costo chilometrico d'esercizio risulta compreso fra L. 1,85 e L. 5,80, mentre per gli autocarri risulta com-

Tipo della motocicletta	Motore		Costo chilometrico							Costo compless. per 1 km.	
	Cilindrata	Potenza	Benzina	Lubrificanti	Gomme	Ricovero e lavaggio	Riparazioni	Interesse ed ammortamento del Capitale d'acquisto	Tasse di Circolazione ed Assicurazioni	senza Conducente	con Conducente
	cmc.	HP	lire	lire	lire	lire	lire	lire	lire	lire	lire
Motoleggera ad 1 posto.	175	3	0,05 (litri 2,5 per 100 km.)	0,01 (gr. 150 per 100 km.)	0,01 (L. 200 per 20000 km.)	—	0,04 (L. 400 annue per 10 000 km. all'anno)	0,08 (L. 3500 in 5 anni per 10 000 km. all'anno)	0,01 **T.** L. 42 **A.** » 90 L. 132 (per 10 000 km. all'anno)	0,20	—
Motociclo ad 1 posto.	350	4	0,06 (litri 3 id.)	0,01 (gr. 180 id.)	0,01 (L. 270 id.)	0,03 (L. 3000 annue per 10 000 km.	0,06 (L. 600 annue id. id.)	0,11 (L. 4800 id. id.)	0,02 **T.** L. 110 **A.** » 90 L. 200 (id. id.)	0,30	—
Motociclo a 2 posti.	500	5	0,08 (litri 4 id.)	0,01 (gr. 200 id.)	0,01 (L. 270 id.)	0,03 (id. id.)	0,06 (id. id.)	0,14 (L. 6000 id. id.)	0,02 **T.** L. 126 **A.** » 90 L. 216 (id. id.)	0,35	—
Motociclo ad 1 posto con «sidecar» ad 1 posto.	500	5	0,09 (litri 4,5 id.)	0,01 (gr. 250 id.)	0,02 (L. 400 id.)	0,03 (id. id.)	0,07 (L. 700 annue id. id.)	0,15 (L. 7500 id. id.)	0,03 **T.** L. 177 **A.** » 123 L. 300 (id. id.)	0,40	0,70
Motociclo a 2 posti con «sidecar» a 2 posti.	750	8	0,10 (litri 5 id.)	0,01 (gr. 250 id.)	0,02 (L. 400 id.)	0,03 (id. id.)	0,07 (id. id.)	0,18 (L. 9000 id. id).	0,04 **T.** L. 282 **A.** » 118 L. 400 (id. id.)	0,45	0,75

preso fra L. 1,15 e L. 3,40. Chi avesse particolare interesse per questa parte della trattazione del Vezzani, troverà nel testo copia di elementi interessanti, che male si prestano ad un conciso riassunto.

Chiudiamo questo breve cenno con le stesse parole, sensatissime, del Vezzani:

« Potrebbe forse da taluno affacciarsi il « dubbio se sia conveniente favorire in Italia, « paese non ricco, lo sviluppo dell'automo« bilismo, che rappresenta — almeno in parte « — anzichè la soddisfazione di un vero biso« gno, un piacere turistico. A questo dubbio « può rispondersi che, mentre da un lato è « ben difficile accertare dove cessa il bisogno « ed incomincia il piacere, dall'altro deve « ormai riconoscersi che lo sviluppo dell'auto« mobilismo è nell'ordine fatale delle cose, « per cui esso supera i confini dei paesi, i « costumi e le abitudini dei popoli, per tra« scinare con la forza del destino l'intera « umanità ».

L'aumento della potenza media delle autovetture.

Le statistiche americane segnalano un costante aumento nella potenza media delle automobili. Tale potenza segna un aumento di circa il 60 % nei confronti della potenza media raggiunta nel 1925. E' da rilevarsi il fatto che da tale epoca in avanti le strade degli Stati Uniti sono state costantemente migliorate: la pavimentazione stradale è molto più liscia e i dislivelli sono stati ridotti, di modo che il percorrere oggi in automobile un determinato itinerario richiede una potenza media inferiore a quella che era necessaria nel 1925. Per la concomitanza dei due fattori — miglioramento della viabilità e aumento di potenza — ne deriva che la velocità media del traffico automobilistico si è notevolmente accelerata ed è in pari tempo divenuta molto più rapida la ripresa delle vetture. Come osserva *Motori Aero Cicli e Sport*, l'aumento di potenza si è ottenuto agendo sui tre fattori principali che influiscono sul rendimento dei motori, ossia: sulla cilindrata, sulla pressione media effettiva e sulla velocità di rotazione. Nella seguente tabella sono raccolti i valori medii di tali diversi fattori, relativi agli anni 1925, 1930, 1931 e 1932.

Anni	1925	1930	1931	1932
Cilindrata c. c.	4253	4338	4523	4677
Pressione media effettiva - Kg. per cmq.	5,40	5,78	5,90	6,03
Giri al minuto	2525	3170	3230	3250
Potenza HP	63,9	87,6	95	101

Una nuova era automobilistica per la Svizzera.

E' stato finalmente votato, in data 15 giugno corrente anno, il Codice Automobilistico Federale. Pur ammettendo che esso presenti dei difetti e delle lacune, è certo tuttavia che il fatto di avere un'unica legislazione automobilistica per tutta la Confederazione, gioverà grandemente allo sviluppo dell'automobilismo in Svizzera. E' noto infatti che finora la circolazione stradale era lasciata, a dispetto del Concordato, all'arbitrio e troppo spesso alla incomprensione dei vari Cantoni, alcuni dei quali ostacolavano grandemente il traffico automobilistico.

Il più potente motore Diesel per autocarri.

E' apparso sul mercato tedesco in questi ultimi mesi un nuovo tipo di motore ad olio pesante destinato ai grossi autocarri di grande portata, a sei ruote.

Lo scopo di questo nuovo potente motore è quello di aumentare ancora la già grande capacità di trasporto degli autocarri, in modo da accrescere la convenienza economica del trasporto delle merci mediante gli autoveicoli suddetti.

Il motore in questione, progettato e costruito dalla nota Casa M. A. N., è a 6 cilindri ed ha, alla velocità di regime di 1400 giri, una potenza di 140 cavalli e una cilindrata totale di litri 16,6. Il consumo di combustibile a pieno carico risulta praticamente costante e si aggira sui 180 gr. per cavallo-ora; il peso del motore è di soli 920 kg.

Olio lubrificante prodotto dall'olio d'oliva.

E' noto che quasi tutto l'olio lubrificante esistente proviene dalla decantazione e purificazione degli olii di petrolio che sono molto rari sia in Spagna sia in Italia.

Ora in Spagna vi è una superproduzione di olio di oliva difficilmente collocabile nei mercati mondiali, e il problema preoccupa i chimici spagnoli che ne studiano l'utilizzazione nell'interno del Paese.

Un chimico, Sanchez-Gerona, ha trovato un metodo che permette di ottenere dall'olio di oliva un ottimo lubrificante per i motori a scoppio e si è senz'altro costituita una « Società Lubrificanti Nazionali Velox ».

Tra le qualità che fanno giustamente apprezzare il nuovo lubrificante si citano: i suoi alti punti di evaporazione e di ebollizione che superano rispettivamente i 270° ed i 350°; la scarsa conducibilità calorifica, di circa tre volte inferiore a quella degli altri lubrificanti; la sua vischiosità e tensione superficiale che determina la formazione di una pellicola elastica che annulla lo strisciamento; la sua poca fluidità anche alle massime temperature; la sua perfetta omogeneità e purezza, non contenendo nè resine nè gomme. L'interessante problema è stato oggetto di seri studi anche in Italia, ed il Governo Nazionale ne ha dato incarico al Consiglio Nazionale delle Ricerche, presso il quale è stata costituita una speciale Commissione, col preciso compito di venire a pratiche conclusioni circa la possibilità di utilizzare in tal modo la superproduzione olearia del Paese.

TURISMO

L'abolizione della guida obbligatoria per la visita al cratere del Vesuvio.

Avemmo occasione di deplorare, in queste colonne, gli inconvenienti che derivavano dall'obbligo, per i turisti in escursione al Vesuvio, di farsi accompagnare da guide, anche quando erano diretti verso zona non pericolosa. La cosa destava una pessima impressione specialmente nei turisti stranieri, e questa era, da un punto di vista nazionale, la conseguenza più dolorosa.

È quindi con viva soddisfazione che prendiamo atto della recente disposizione dell'Alto Commissario per la Città e la Provincia di Napoli, che abolisce l'obbligo del servizio di accompagnamento delle guide fino al cratere del Vesuvio, sia dalla Stazione superiore della funicolare sul versante di Resina, sia sulla strada del versante di Boscotrecase, mantenendo invece tale obbligo per chi intenda scendere dal ciglio al fondo del cratere, che circonda il conetto di eruzione. Per tale accompagnamento la tariffa, che era di L. 25, viene ridotta a L. 15 per persona, salvo le maggiori riduzioni concesse per le comitive e per le organizzazioni dopolavoristiche.

Un Decreto che recherà un grande contributo al tirocinio turistico e alberghiero.

Fra le attività che maggiormente soffrono dell'attuale impossibilità di compiere un tirocinio professionale all'estero, vanno certo ricordate quelle turistiche e alberghiere. Il divieto di assumere personale straniero vige ormai in tutti i Paesi, cosicchè la gioventù non trova più la via per arricchirsi di quelle preziose conoscenze ed esperienze che solo si acquistano lavorando e vivendo in Paese d'altra lingua e d'altri costumi. Così vengono a mancare, e più difetteranno in avvenire, i giovani che potranno in certo qual modo costituire i quadri delle aziende turistiche (agenzie e uffici di viaggio, imprese trasporti, enti e consorzi di propaganda) e alberghiere.

A tale pericolo s'è procurato di ovviare con la stipulazione fra diversi Stati di alcuni accordi per lo scambio degli apprendisti. Si ricordano per esempio gli accordi tra Francia e Inghilterra, tra Francia e Germania, ed altri ancora, dei quali a suo tempo venne pubblicato il testo nella nostra Rivista *L'Albergo in Italia*.

Ora la *Gazzetta Ufficiale* del 18 luglio, N. 164, pubblica un Decreto del Ministero per le Corporazioni, in data 15 aprile 1932, che prevede l'istituzione di un Comitato permanente consultivo per lo scambio di apprendisti con l'estero. Il Decreto si compone di un solo articolo col quale si costituisce presso il Ministero delle Corporazioni il Comitato sopra annunciato, del quale faranno parte un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'Interno, degli Esteri, delle Corporazioni.

Al detto Comitato è devoluta la vigilanza per l'esecuzione delle norme concordate o da concordarsi dal Governo italiano con Governi di altri Paesi per lo scambio del personale apprendista, a seconda delle necessità del mercato interno di lavoro e della ubicazione dei posti di collocamento. A componenti del detto Comitato sono nominati i signori Comm. Dott. Publio Landucci, Console Generale addetto al Ministero degli Esteri, Comm. Dott. Michele Giannattasio, Direttore-Capo Divisione nel Ministero delle Corporazioni, Cav. Uff. Dott. Amerigo De Bonis, Capo Sezione nel Ministero dell'Interno. Il Cav. Dott. Pietro Frattali del Ministero delle Corporazioni è designato Segretario. Alle riunioni del Comitato potranno essere invitati, con voto consultivo, i rappresentanti delle Confederazioni Nazionali dei datori di lavoro e i lavoratori interessati.

Auguriamo che le attività di carattere più propriamente internazionale, come quelle turistiche e alberghiere, possano prima e più di ogni altra, ritrovare nel riferito Decreto la soluzione di uno dei più importanti problemi che attualmente le preoccupano: quello della formazione tecnica dei propri dirigenti.

Per i giovani che aspirano alla professione alberghiera.

I rapporti di stretta dipendenza che esistono fra turismo e attività recettiva hanno indotto i maggiori enti e sodalizi turistici nazionali ad organizzare, d'accordo con le amministrazioni locali e con le rappresentanze di categoria, le scuole alberghiere, nelle quali si vengono educando i tecnici di questa attività che più di ogni altra è affidata all'iniziativa e alla capacità personale dei propri dirigenti e addetti.

Così l'Ente Nazionale Industrie Turistiche contribuisce al finanziamento di parecchie scuole alberghiere istituite in Italia da altri sodalizi turistici — come quella di Milano diretta dal T. C. I. intesa alla preparazione tecnica del personale subalterno — e amministra e dirige la *Scuola Pratica dell'Albergatore di Roma* che si propone di avviare i giovani alle cariche amministrative e direttive (segretari, capi del ricevimento, direttori). Soprattutto la Scuola riesce utile ai figli degli albergatori e a tutti coloro che avranno modo di possedere un giorno un albergo proprio, per la completa esperienza che in essa si compie di tutti i servizi che concorrono all'organizzazione dell'azienda.

La Scuola ha sede presso l'Albergo Reale di Roma, dove gli allievi sono alloggiati, provvedendo a tutti i servizi, nei quali si vengono alternando divisi in apposite squadre. Ne risulta un *albergo-scuola* che favorisce nelle migliori condizioni le esercitazioni pratiche degli allievi (servizio d'amministrazione, di sala, dei piani, di cucina, di portineria). Tali esercitazioni sono accompagnate da corsi

teorici e di cultura riguardanti le seguenti materie: cultura generale, lingue francese e inglese, tecnica alberghiera, elementi di contabilità generale, contabilità alberghiera, geografia turistica, trasporti e comunicazioni, dattilografia, calligrafia. Il corso è annuale ed ha la durata di sei mesi, iniziandosi il 5 novembre. Vi sono ammessi i giovani di età fra i 15 e i 20 anni, in possesso della licenza della Scuola di Avviamento Professionale a tipo commerciale o di altro titolo equipollente; gli aspiranti che fossero sprovvisti del titolo di studio richiesto verranno sottoposti ad un esame di pari grado. L'importo della tassa scolastica è di L. 180; inoltre la retta del convitto è di L. 500 mensili, da corrispondersi anticipatamente.

Maggiori chiarimenti potranno richiedersi alla Direzione Generale dell'E. N. I. T., Roma, Via Marghera, 2.

Franchigia doganale per i fonografi dei turisti.

Il Ministero delle Finanze, d'intesa con quello delle Corporazioni, è venuto nella determinazione di consentire che fra gli strumenti portatili dei quali è ammessa l'esenzione daziaria quando vengano importati a seguito dei viaggiatori, possano andare compresi anche i fonografi o grammofoni portatili, con il relativo normale corredo di dischi.

Ad evitare abusi e speculazioni, la facilitazione di cui sopra sarà subordinata a speciali norme e limitazioni che sono le seguenti:

1º L'importazione dei dischi costituenti il corredo dei fonografi o grammofoni anzidetti resta vincolata ai prescritti accertamenti di carattere politico;

2º In relazione alle speciali disposizioni che regolano l'introduzione e l'uso nel Regno dei materiali radioelettrici debbono essere esclusi dall'agevolezza i radiofonografi (o radiogrammofoni) e gli elettrofonografi.

3º Sarà rigorosamente osservata la condizione dell'uso e della congruità, imposta genericamente dai preliminari alla tariffa, e quindi le dogane si assicureranno che tanto i fonografi o i grammofoni, quanto il relativo corredo di dischi, siano usati e proporzionati alla condizione dei viaggiatori.

4º Saranno esclusi dall'agevolezza gli abitanti in prossimità della frontiera, il personale di servizio dei treni o dei bastimenti e in genere tutti coloro che, avendo occasione di attraversare frequentemente il confine, diano sospetto di valersene a scopo speculativo.

Guardarsi dai superlativi nella propaganda turistica!

S. E. il Commissario per il Turismo, avendo rilevato nella pubblicità turistica un abuso di superlativi per qualificare i pregi delle singole località ha fatto presente ai Comitati Provinciali del Turismo e alle Aziende Autonome di Cura, Soggiorno e Turismo che l'uso dei superlativi è in ogni caso sconsigliabile. Termini come: «il più bello d'Italia», «il più signorile d'Italia», ecc., oltre a suscitare risentimenti in località analoghe, inducono a confronti, che spesso si risolvono a scapito di chi li provoca, perchè la bellezza di un luogo e la bontà di un'organizzazione ricettiva non possono essere assoluti, ma solo relativi al gusto e alla mentalità degli ospiti.

Il Commissario ha invitato pertanto i Comitati Provinciali del Turismo e le Aziende Autonome ad astenersi, nella loro pubblicità, da affermazioni di carattere superlativo.

L'imposta di soggiorno a Salsomaggiore.

Con recente R. Decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, il comune di Salsomaggiore è stato autorizzato ad applicare l'imposta di soggiorno con le modalità di cui all'art. 170 del testo unico 14 sett. 1931 a carico di coloro che, dimorando nel territorio di quella stazione di cura per un periodo inferiore ai cinque giorni, non possono essere assoggettati all'imposta di cura di cui al primo e secondo comma del successivo art. 173.

L'Ufficio turistico della Fiera del Levante.

E' istituito presso la Fiera del Levante di Bari un Ufficio Turistico, che fornisce al pubblico ragguagli d'ogni genere e informazioni sulle facilitazioni per trasporti ferroviari, marittimi e aerei, in Italia e all'Estero, di cui potranno fruire espositori e visitatori, in occasione della terza Fiera del Levante di Bari (6-21 settembre prossimo).

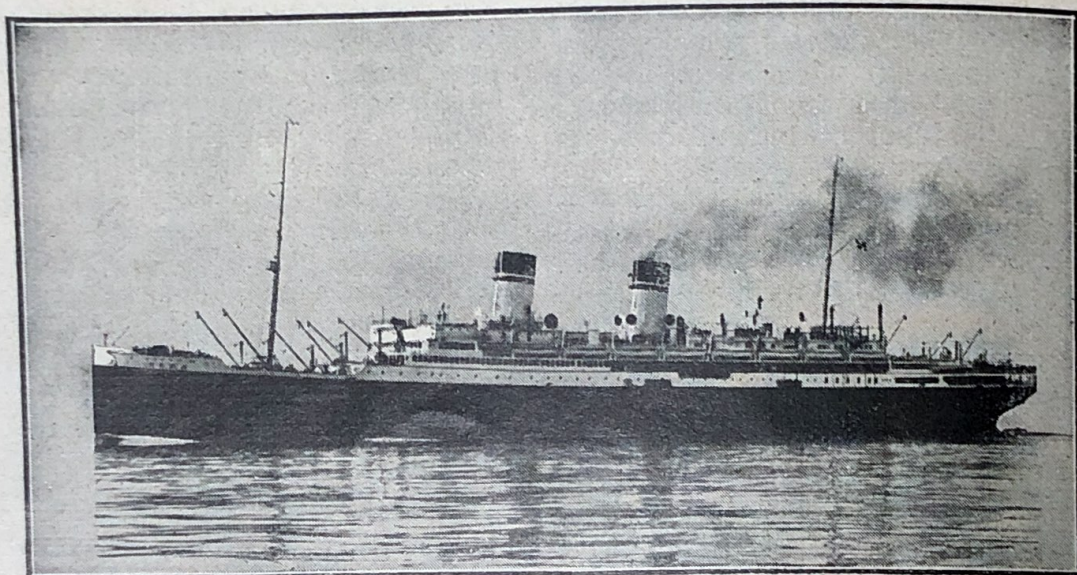
Durante il periodo della Fiera l'Ufficio Turistico provvederà anche al servizio alloggi in Bari, nonchè a disporre viaggi su linee ferroviarie, marittime e aeree, tanto in Italia quanto all'Estero, e ad organizzare gite turistiche.

Autoservizi turistici Roma-Chianciano, Roma-Fiuggi, Senigallia-Perugia.

E' stato ripreso l'autoservizio di gran turismo Roma-Chianciano Terme, con partenza ogni giovedì e sabato alle ore dodici toccando Viterbo ed Orvieto. Il biglietto di andata e ritorno dà diritto alla tessera gratuita per l'autoservizio Chianciano-Paese-Terme e alla riduzione del dieci per cento sui prezzi d'abbonamento alle cure.

E' pure in esercizio, a cura della Gestione Governativa delle Ferrovie Vicinali, l'autoservizio giornaliero di gran turismo fra Roma e Fiuggi. Le partenze per Fiuggi hanno luogo da Piazza Colonna alle ore 8 e dalla stazione Termini alle 8,5 con arrivo a Fiuggi alle ore 10.

E' stato riattivato l'interessantissimo servizio automobilistico di gran turismo che da Senigallia conduce ad Urbino, Assisi e Perugia. Il percorso ha subìto una variazione in confronto di quello dello scorso anno, con una più felice disposizione dell'orario e delle tappe, in modo da permettere una più accurata visita delle bellezze artistiche, storiche e panoramiche non solo delle città capolinea, ma anche delle località attraversate.

La partenza da Senigallia avviene ogni sabato alle ore 6,30 e si hanno opportune soste per la visita delle varie località.

NAVIGAZIONE

La navigazione dei motoscafi e dei fuoribordo.

E' stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 16 luglio 1932, il Decreto-Legge 9 maggio 1932, N. 813, che disciplina la circolazione dei motoscafi e dei fuoribordo.

Il decreto, riconosciuta l'urgenza di regolare la navigazione dei suddetti mezzi, ha dato la definizione delle imbarcazioni a motore, così distinguendole:

1° – *Definizione.*

a) *Motoscafo:* ogni imbarcazione di stazza lorda uguale od inferiore a 25 tonnellate provvista di motore a scoppio od a combustione interna. Per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano al limite di 25 tonnellate di stazza lorda potrà essere sostituito il limite di 25 tonn. di dislocamento.

b) *Motore fuoribordo:* ogni motore amovibile di qualsiasi tipo applicabile ad una imbarcazione.

Applicabilità del decreto: sono soggetti alle nuove norme i motoscafi e fuoribordo destinati a navigare *per uso privato.* Non sono soggetti i fuoribordo della cilindrata complessiva non superiore a 500 cc. se a scoppio, o di potenza non superiore a 11 HP per motori d'altro tipo. Per questi motoscafi e fuoribordo non compresi nel decreto, vi sono alcune norme sia per le imbarcazioni, sia per i conducenti, di cui parleremo più avanti.

2° – *Licenza.*

Licenza di navigazione - Domanda: nessun motoscafo o fuoribordo può navigare senza licenza. Per ottenere la licenza occorre presentare una domanda indirizzata: alla Capitaneria di porto, ove si tratti di imbarcazioni che normalmente stazionino in acque marittime; al Circolo ferroviario d'ispezione per le imbarcazioni che stazionano in acque interne.

La domanda deve contenere le generalità del proprietario, la residenza, le caratteristiche del motoscafo o del fuoribordo, compresa la portata massima, e quella del motore. Devono allegarsi i documenti comprovanti la proprietà nel richiedente.

L'imbarcazione, previa visita eseguita dal Registro navale ed aeronautico (per quelle marittime) ovvero da un ingegnere del Circolo ferroviario d'ispezione (per quelle interne), viene iscritta in apposito registro, contrassegnato col numero progressivo, e viene rilasciata la licenza.

La domanda è richiesta tutte le volte che si voglia applicare un motore ad una imbarcazione.

La licenza rilasciata dalla Capitaneria di porto vale per la navigazione nelle acque interne e viceversa.

Esenzioni: sono esenti dalla licenza i fuoribordo di cilindrata complessiva non superiore a 500 cc. se a scoppio o di potenza non superiore a 11 HP, se di altro tipo. La Capitaneria o il Circolo rilasciano un certificato contenente i dati relativi alla cilindrata ed alla potenza del motore. Il certificato rilasciato dalle Capitanerie è valido per la circolazione nelle acque interne e viceversa.

Esibizione licenze e certificati - Penalità: la licenza, od il certificato, debbono essere esibite ad ogni richiesta dei funzionari od agenti. Il contravventore è punito con l'ammenda da L. 25 a L. 100.

Chi navighi sprovvisto dell'uno o dell'altro, è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 1000, oltre al sequestro della imbarcazione.

Numero d'immatricolazione: lo scafo deve portare su ambedue i fianchi poppieri, a carattere ben visibile, il numero di immatricolazione e la sigla di individuazione che verrà stabilita dal Ministro delle comunicazioni. Il contravventore è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 1000.

Contrassegno del motore: tutti i motori (anche quelli inferiori a 500 cc. o a 11 HP) debbono portare un contrassegno di identificazione. Chi lo contraffà o cancella è punito con l'ammenda da L. 200 a L. 2000.

Dispositivo di retromarcia: deve esserne munita ogni imbarcazione con potenza tassabile superiore ai 20 HP. Il contravventore è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 1000.

Silenziatore: è d'obbligo: è vietata qualsiasi alterazione del dispositivo: pena pel contravventore: ammenda da L. 100 a L. 1000.

Passaggi di proprietà: ogni trasferimento deve essere denunciato tanto dal venditore come dal compratore all'Autorità che rilasciò la licenza, per le opportune registrazioni. Quando il trasferimento importi il cambiamento di stazione, è d'obbligo l'immatricolazione presso l'Autorità che ha giurisdizione sulle acque nelle quali si è trasferita l'imbarcazione, nel termine perentorio di tre mesi dal trasferimento.

Il contravventore è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 1000.

Revisioni delle imbarcazioni e ritiro delle licenze: è in facoltà del Ministro di disporle in ogni tempo.

Imbarcazioni da corsa: possono navigare sprovviste della licenza, o del certificato, purchè: *a)* siano iscritte nel Registro dei motoscafi o delle imbarcazioni e dei motori da corsa, della F. I. M. e muniti del certificato, in regolare corso di validità; *b)* si tratti di gare motonautiche riconosciute dalla F. I. M. ed autorizzate dalle Autorità competenti e limitatamente al periodo delle gare stesse; *c)* che le imbarcazioni siano pilotate da persone munite di patente di corridore, in regolare corso di validità, rilasciata dalla F. I. M.

Le imbarcazioni da corsa debbono portare sui fianchi prodieri in modo visibile e nelle misure stabilite dalla F. I. M. i contrassegni di immatricolazione loro assegnati dalla F. I. M. Possono navigare sprovvisti di inversione di marcia e di silenziatore.

Per le prove ed allenamenti la F. I. M. rilascierà opportune autorizzazioni, con l'indicazione del luogo, giorno ed ora stabiliti per le prove.

Chi contravviene alle disposizioni di cui sopra è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 300.

Imbarcazioni straniere: *a)* normali: la licenza a sudditi stranieri di passaggio nel Regno, per imbarcazioni acquistate nel Regno, può essere rilasciata nei modi già riferiti più sopra, su presentazione di un certificato rilasciato da un Console dello Stato cui appartiene lo straniero, comprovante le generalità del proprietario, la sua residenza all'estero e l'elezione del suo domicilio presso il Console che rilascia il certificato. – *b) da corsa:* salvo quanto sia disposto in convenzioni internazionali, alle imbarcazioni da corsa immatricolate negli Stati esteri, quando partecipano nel Regno a gare motonautiche, si applicano le medesime disposizioni vigenti per quelle appartenenti ai nazionali.

3° – *Patente.*

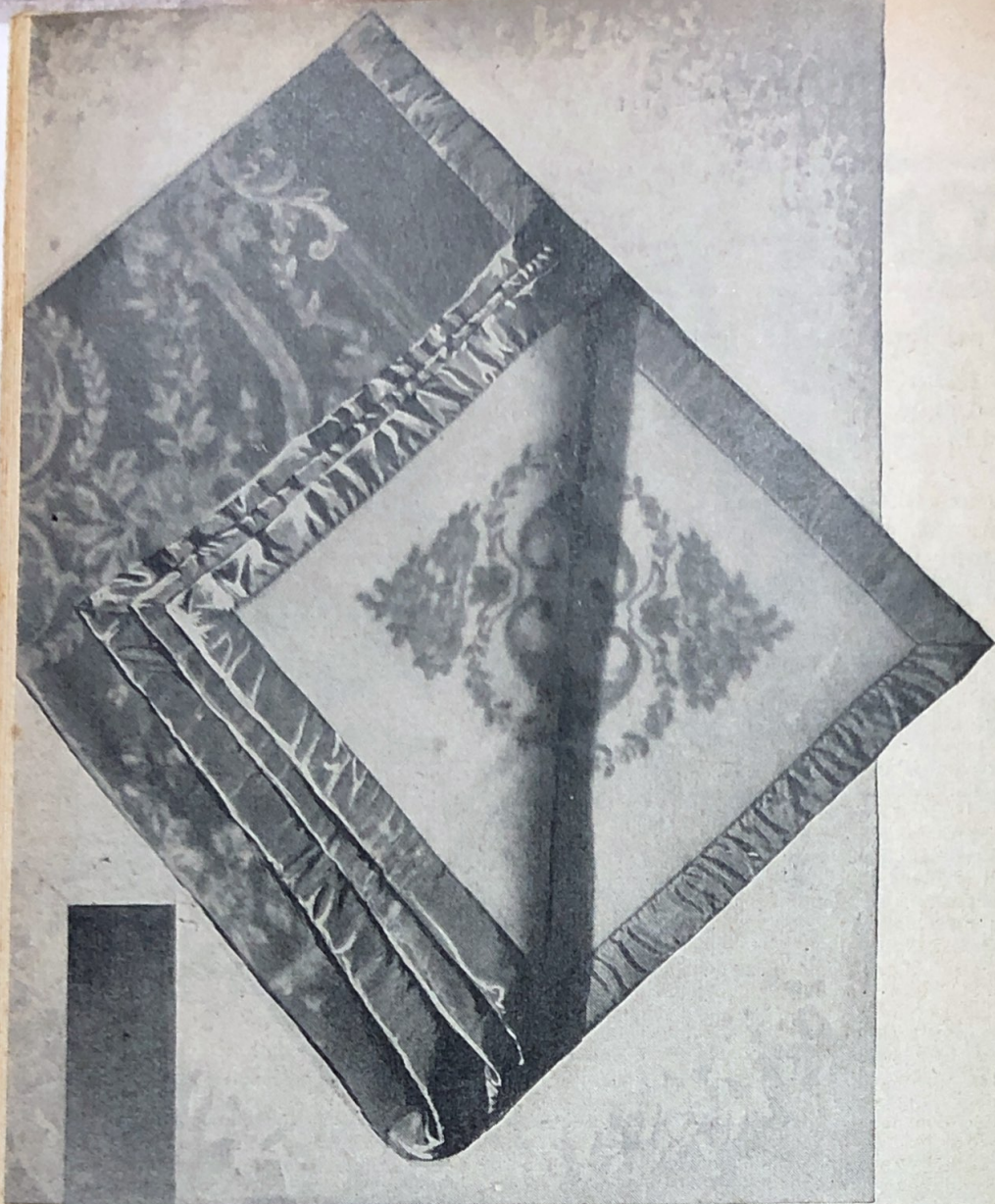
Domanda: è obbligatoria per chi voglia condurre imbarcazioni a motore. Età minima per ottenerla: anni 18 compiuti. Per ottenerla occorre presentare domanda alla Capitaneria di porto o al Circolo ferroviario d'ispezione secondo la rispettiva giurisdizione sulle acque ove l'esame viene eseguito. La patente rilasciata dalla Capitaneria marittima è valida nelle acque interne e viceversa.

Documenti: *a)* certificato medico con firma legalizzata di data non anteriore a tre mesi attestante che il richiedente è in condizioni fisico-psichiche-ottico-auricolari idonee alla guida e che non è dedito ad alcoolici o stupefacenti. (I monocoli sono idonei ove possiedano il visus dell'occhio non inferiore agli 8/10, raggiunto senza correzione di lenti; *b)* due fotografie firmate dall'aspirante, una delle quali vistata dal medico; *c)* certificato penale di data non superiore a 3 mesi dalla domanda, da cui risulti che il richiedente non è incorso nelle condanne che determinano il ritiro della patente (vedi in appresso alla rispettiva voce); *d)* consenso del genitore o di chi ne fa le veci per minori degli anni 21.

Esame di idoneità: è sostenuto avanti un tecnico designato dalla Capitaneria di porto o da un Ingegnere del Circolo ferroviario d'ispezione, secondo la rispettiva giurisdizione, ed i riprovati lo potranno ripetere dopo trascorso almeno un mese senza obbligo di rinnovare la domanda di cui sopra.

Penalità: chi conduce motoscafi o fuoribordo senza patente o quando la patente gli sia stata ritirata, è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 1000.

Ritiro della patente: viene eseguito su ordine della Capitaneria di porto o del Circolo ferroviario d'ispezione, secondo la rispettiva competenza: 1° per motivi di P. S., su richiesta del prefetto; 2° venendo a mancare nel conducente la idoneità fisica, psichica o morale; 3° quando il titolare sia sottoposto all'ammonizione o alla libertà vigilata o al confino di polizia; 4° quando il titolare abbia riportato condanna per delitto a pena corporale superiore agli anni cinque; 5° quando sia stato condannato 2 volte per delitto a pena superiore a 2 mesi se si tratti di delitto contro la persona o la proprietà, ovvero superiore a un anno, trattandosi di altro delitto; 6° quando il titolare sia stato condannato 3 volte per ubriachezza, o 3 volte per contravvenzioni al decreto ed alle disposizioni che regolano la navigazione; 7° quando il titolare non si presenti alla visita di revisione e continui ad usufruire della patente; 8° in caso di collisione che abbia cagionato gravi lesioni personali o grave danno alle cose.

Le autorità di cui sopra *possono* ritirare le patenti quando il titolare: *a)* sia sorpreso a guidare senza uso di lenti, pur essendo risultate necessarie alla visita; *b)* risulti dedito all'uso di bevande alcooliche o stupefacenti; *c)* abbia commesso atti

di imprudenza ed imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica o produrre danni.

I Cancellieri, risultando che un condannato sia munito di patente, debbono dare partecipazione della sentenza alla Capitaneria di porto o al Circolo ferroviario.

Contro i provvedimenti di cui sopra è ammesso reclamo entro giorni 30 dalla comunicazione, al Ministero delle comunicazioni.

Revisione delle patenti: è disposta dal Ministro per le comunicazioni.

Conduttori e motoristi: le funzioni di conduttore e motorista possono essere riunite in una sola persona.

Stranieri: per guidare imbarcazioni a motore debbono ottenere la patente come i nazionali. Se già muniti di patente rilasciata da altro Stato, possono condurre imbarcazioni a motore per un anno dalla data della dichiarazione del Console dello Stato attestante la validità della patente. Trascorso l'anno debbono munirsi di patente come i nazionali.

Competenze ai Circoli per visite ed esami: spettano ai Circoli d'ispezione e alle Capitanerie di porto le seguenti competenze: *a*) L. 30 per ogni visita di scafo; *b*) L. 10 per ogni verifica di motore; *c*) L. 30 per ogni esame di abilitazione, oltre alle spese di viaggio e indennità di trasferta. Sono dovute inoltre L. 5 per rimborso spese per il rilascio dei documenti e per le operazioni domandate.

Le costruzioni navali mercantili nel mondo, nel primo trimestre del 1932. - L'Italia salita al 3° posto per le navi in costruzione, al 2° per le macchine marine.

Il Bollettino Trimestrale del Lloyd's Register of Shipping rispecchia la riduzione generale dell'attività nelle costruzioni navali nel mondo durante il primo trimestre dell'anno in corso: infatti, sia per il tonnellaggio in costruzione, sia per quello impostato e varato, sono state raggiunte le cifre più basse registratesi dal dopoguerra fino ad ora.

Il naviglio in costruzione nel primo trimestre di quest'anno ammonta a 268 unità per 1.297.963 tonnellate di stazza lorda, fra cui sono 134 piroscafi per 749.834 tonn. st. l., 116 motonavi per 544.631 tonn. st. l., 4 motovelieri in legno per 707 tonn. e 13 unità fra velieri e chiatte per 2791 tonn. st. l.: la riduzione è del 7,5 % rispetto al trimestre precedente, del 35,1 % sul primo trimestre dell'anno passato, del 23,2 % sulla media trimestrale del 1931 e del 53,7 % sulla media trimestrale del 1930.

Il tonnellaggio di navi impostate è disceso in modo veramente eccezionale: 61 unità per 80.258 tonnellate di stazza lorda, fra cui 23 piroscafi per 51.486 tonn. st. l., 28 motonavi per 27.052 tonn. e 10 velieri e chiatte per 1720 tonn.; ciò che rappresenta una riduzione del 64,4 % sul quarto trimestre 1931, del 66,7 % sul primo trimestre dello stesso anno, del 63,3 % sulla media trimestrale del 1931 e dell'86,2 % sulla media del 1930.

I vari sono pur essi precipitati in notevole misura: 63 navi sono infatti scese in mare nel periodo in parola, per un complesso di 124.814 tonnellate di stazza lorda, e di queste 29 piroscafi per 57.472 tonn., 29 motonavi per 66.680 tonn. e 5 velieri o chiatte per 662 tonn. st. l. Le percentuali di riduzione sulle quattro epoche di confronto dianzi considerate sono rispettivamente di 58,6 %, 68,6 %, 67,9 %, 82,7 %.

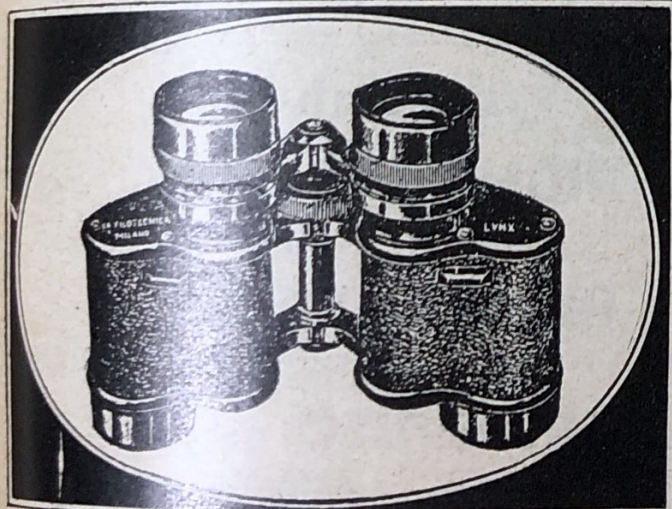
Il fatto che i vari in questi ultimi tempi siano decresciuti in misura maggiore delle costruzioni in corso e degli impostamenti è forse imputabile — osserva *La Marina d'Italia* — alla circostanza che molti Cantieri, per non restare completamente inattivi ed in attesa d'ottenere qualche nuova commissione, preferiscono rallentare il ritmo di lavoro.

Riuniamo nella tabella che segue le sopraesposte percentuali di riduzione.

Riduzioni percentuali del 1° trimestre 1932 sul:

	Costruzioni in corso	Impostamenti	Vari
4° Trimestre 1931	7,5	64,4	58,6
1° » 1931	35,1	66,7	68,6
Media Trimestr. 1931....	23,2	63,3	67,9
» » 1930....	53,7	86,2	82,7

Circa la suddivisione per tonnellaggio delle navi in costruzione e in allestimento ve ne sono 4 da oltre 40 mila tonnellate di stazza lorda e cioè: il *Super-Ile de France* da 72 mila tonn., il n. 534 della Cunard da 72 mila tonn. (se questa nave può chiamarsi effettivamente in costruzione), il *Rex* ed il *Conte di Savoia* della Soc. Italia, da 50 mila tonn. circa ognuno; troviamo 2 navi fra le 30 mila e le 39.999 tonn. e sono i due tipi *Manhattan* da 30 mila tonn. della United States Lines, di cui uno è sullo scalo e l'altro in allestimento; dalle 25 mila alle 29.999 tonn. vi sono 2 unità, un piroscafo in Francia ed una motonave in Inghilterra; nella categoria dalle 20 mila alle 24.999 tonn. compaiono le 2 motonavi ita-

liane *Neptunia* ed *Eridania* della Soc. Cosulich ed 1 piroscafo inglese. E poi troviamo: 2 piroscafi ed 1 motonave fra le 15 mila e le 19.999 tonn., 4 piroscafi e 13 motonavi fra le 10 mila e le 14.999 tonn., 2 piroscafi ed 11 motonavi fra le 8 mila e le 9999 tonn., 8 piroscafi e 19 motonavi fra le 6 mila e le 7999 tonn., 29 piroscafi e 2 motonavi dalle 4000 alle 5999 tonn., 18 piroscafi ed 8 motonavi fra le 2000 e le 3999 tonn. e finalmente 63 piroscafi e 58 motonavi sotto alle 2 mila tonnellate.

Il tonnellaggio unitario delle navi autopropellenti è tenuto molto elevato (circa 5100 tonn. st. l. di media) dai transatlantici da passeggieri in costruzione: non contando questi ultimi, e cioè calcolando soltanto le navi sotto alle 15 mila tonn. di stazza lorda, il tonnellaggio medio cade a meno di 3500 tonn.

Molto bassa è invece la stazza media delle navi impostate, che si aggira sulle 1315 tonn., ciò che ci fa supporre trattarsi in maggioranza di cabotieri.

La percentuale di motonavi in corso ed impostate rispetto al totale è ancora in discesa: nel primo trimestre di quest'anno il tonnellaggio di motonavi in costruzione rappresenta il 42 % del totale contro il 44,8 del trimestre precedente, il 52,3 del primo trimestre 1931 ed il 49,1 della media trimestrale 1931; il tonnellaggio di motonavi impostate è del 33,7 % contro il 36,5 %, il 39 % ed il 47,2 % rispettivamente del quarto, del primo trimestre e della media trimestrale 1931. Nei vari s'è invece avuto aumento rispetto al precedente trimestre, dal 46,9 % al 53,4 %, ma diminuzione rispetto al primo trimestre del passato anno (61,3 %) ed alla media trimestrale (57,8 %).

Per quanto riguarda la suddivisione fra i vari Stati del naviglio in costruzione, dobbiamo rallegrarci che la riduzione sopra accennata non si sia fatta finora sentire in Italia, che anzi è salita al terzo posto con 181.821 tonn. di stazza lorda, dopo il Regno Unito (372.973 tonn.) e gli Stati Uniti (206.703 tonn.) e prima della Francia (156.760 tonn.).

Per gli impostamenti e per i vari l'Italia è piuttosto indietro con 1650 e 13.540 tonn. st. l. rispettivamente.

Le navi cisterna in costruzione, come era prevedibile dato il basso livello dei noli per questi tipi di navi, sono diminuite ancora: tenendo conto solo di quelle da 1000 tonn. st. l. ed oltre, le navi cisterna rappresentano il 23,8 % del totale ed ammontano a 39 per 302.172 tonn., di cui 5 piroscafi per tonn. 20.462 e 34 motonavi per 281.172 tonn. st. l. Il motore a combustione interna per la propulsione delle petroliere si va affermando sempre maggiormente. In Italia le statistiche del Lloyd's registrano 3 motocisterne per 33.000 tonn. che

sono le due prime della Standard Shipping Co. di New York, in costruzione a Monfalcone e quella sullo scalo del Cantiere di Palermo per conto della Compagnia Ligure d'Armamento: non è segnata la terza motonave della Standard perchè non ancora impostata.

I cantieri britannici stanno assai male, con 372.973 tonn. in costruzione, che poi si riducono a 300 mila in cifra tonda se si tiene conto delle 72 mila tonn. del Cunard ora sospese. Il tonnellaggio in costruzione nel Regno Unito non rappresenta che il 28,7 % del totale, mentre sulla media trimestrale del '31 esso figurava con il 30,5 %, sulla media del 1930 con il 45 % circa e nel 1929 con oltre il 50 %.

Per la costruzione di macchine marine l'Italia occupa il secondo posto, avendo in lavorazione 10 apparati motori per 309.400 cavalli e più precisamente 2 a turbina per 237.000 cavalli asse (gli apparati motori del *Rex* e del *Conte di Savoia*) ed 8 a combustione interna per 72.400 cav. indicati. Il primo posto è tenuto dall'Inghilterra con 91 unità per 366.534 cavalli di cui 101.644 cav. ind. rappresentati da macchine alternative, 207.510 cav. asse da turbine a vapore e 57.380 da motori a combustione interna; seguono, in ordine, la Francia con 255.905 cav., gli Stati Uniti con 249.450 cav., la Germania con 101.290 cav., la Svezia con 74.780 cav. e poi il Giappone, l'Olanda e la Danimarca.

Nel complesso le ultime statistiche del Lloyd's Register devono essere guardate con soddisfazione da noi italiani pel fatto che la contrazione delle attività è risentita dai nostri cantieri in misura assai inferiore alla media.

Una nave inglese a propulsione elettrica.

E' stata ultimata da poco tempo presso i Cantieri Vickers-Amstrong, a Newcastle on Tyne (Inghilterra) la nave da passeggieri *Monarch of Bermuda*, la quale ha un dislocamento di 20 mila tonnellate, una lunghezza di 173 m. e una larghezza di 23. La propulsione è data da due turbo-alternatori da 7500 kw. ciascuno, ruotanti alla velocità di 3000 giri per minuto, i quali distribuiscono la corrente a quattro motori elettrici, ciascuno dei quali aziona un albero porta-elica.

La velocità prevista è di 20 nodi all'ora.

La propulsione elettrica presenta, come è noto, anche il vantaggio di lasciare disponibile un maggior spazio. Per tale fatto la nave ha potuto essere sistemata col più grande lusso e offrire a 800 passeggieri di prima classe delle installazioni di un conforto finora non eguagliato. Una seconda nave del medesimo tipo sarà messa prestissimo in cantiere e il futuro *Super-Ile-de-France*, che è ora in costruzione a Saint-Nazaire, sarà esso pure a propulsione elettrica.

Tale propulsione consiste nel fatto che la trasmissione della potenza fra la macchina motrice e le eliche, viene compiuta attraverso a delle dinamo che trasformano l'energia meccanica, fornita da detta macchina, in energia elettrica, che viene portata a dei motori elettrici, i quali ritrasformano l'energia elettrica in energia meccanica sotto la forma di un movimento di rotazione comunicato alle eliche.

Il movimento del porto di Tripoli nel primo quadrimestre del 1932.

Durante l'aprile scorso il movimento del porto di Tripoli è stato notevolmente superiore a quello dei mesi precedenti, sia per movimento di navi, sia, specialmente, per movimento di forestieri.

Durante detto mese sono approdate nel porto di Tripoli 65 navi (stazza netta tonnellate 69.222) sbarcando tonn. 9786 di merci e 2715 passeggieri. Un ugual numero di navi ne è partito (tonn. 73.172 di stazza) imbarcando tonn. 2536 di merci e 2238 passeggieri. Il movimento complessivo è stato quindi di 130 navi per una stazza di tonn. 142.394; quello delle merci è stato di tonn. 12.322, il numero dei passeggieri sbarcati ed imbarcati è aumentato complessivamente a 4953 persone.

Il movimento del primo quadrimestre dell'anno in corso è stato il seguente: le navi arrivate sono state 220, per una stazza di tonn. 308.601, ed hanno sbarcato tonn. 46.289 di merci e 7704 passeggieri; le navi partite sono state 214, per tonn. 310.140 di stazza, ed hanno imbarcato tonn. 12.430 di merci e 5742 passeggieri.

Un battello di salvataggio inaffondabile.

Un battello di salvataggio inaffondabile anche se bucato e capovolto, si è unito recentemente al gruppo dei battelli di salvataggio che fanno la guardia sulle coste tempestose della Scozia. Secondo informazioni della stampa inglese, il nuovo battello è di tipo leggero, si raddrizza automaticamente in quattro secondi e, quando le onde vi si rovesciano sopra, si può liberare completamente dall'acqua in dodici secondi. Esso ha una velocità oraria di oltre sette miglia e può trasportare con tempo cattivo trenta persone, con provvista di carburante sufficiente per 116 miglia di viaggio. Il nuovo battello è stato costruito in seguito ad un lascito di due signore, ed è stato consegnato ufficialmente alla R. Società Nazionale dei Battelli di Salvataggio.

Viaggi per mare a rate mensili.

La «Cunard Line», preoccupata della crisi che trattiene la gente dal viaggiare, ha organizzato un servizio di viaggi a credito: i passeggieri, all'atto dell'imbarco, pagano soltanto il 25 per cento del costo del viaggio, riservandosi di pagare il resto a rate mensili.

FERROVIE

Estensione ai bagagli del servizio di presa e consegna a domicilio.

Una innovazione di recente introdotta dalla amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che incontrerà il plauso, specie in questo periodo di vacanze, riguarda la estensione del servizio di presa a domicilio ai bagagli, e ciò a mezzo delle agenzie di città. Il servizio è limitato per ora ad alcune principali località, dove il movimento di registrazione dei bagagli si dimostra più intenso e dove può tornare più comodo al pubblico.

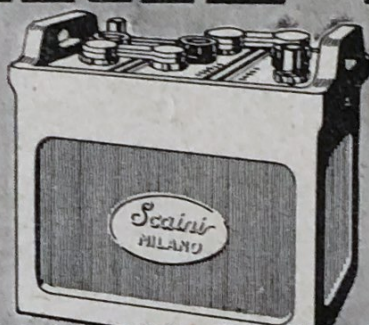
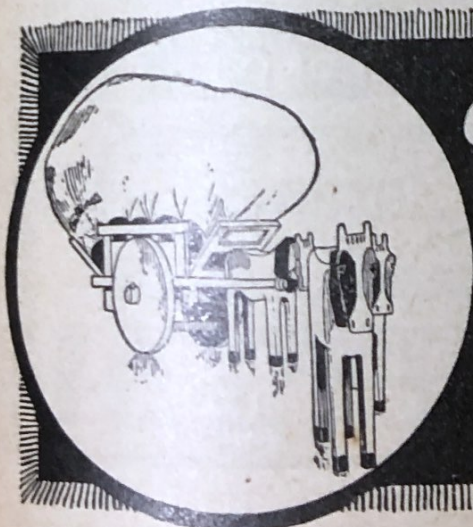
Sono ammesse al nuovo servizio le seguenti località:

Genova P. P., Milano C.le, Napoli C.le, Roma Termini, Venezia S. L.

Bologna, Catania, Chiusi per Chianciano, Firenze S. M. N., La Spezia, Livorno C.le, Palermo C.le, Perugia, Torino P. N., Trieste C.le, Viareggio.

Ancona C.le, Bari C.le, Bolzano, Chianciano, Merano, Montecatini Terme, Pisa C.le, S. Remo.

La presa e consegna a domicilio è limitata alle spedizioni in servizio interno della Rete ferroviaria di Stato e per i seguenti oggetti: effetti d'uso personale, campionari, velocipedi sciolti, carrozzine per bambini e carrozzelle per ammalati. Le richieste da parte del pubblico per la presa a domicilio e conseguente spedizione del bagaglio debbono essere fatte alle agenzie di città (*anche a mezzo di telefono*), almeno sei ore prima della partenza del treno e bene inteso nelle ore di ordinaria apertura di quegli uffici. L'agenzia manda a ritirare in tempo debito il bagaglio da spedire, provvede a far compilare e firmare dal mittente il documento di trasporto, procede in presenza del mittente stesso alla pesatura e stabilisce e riscuote la tassa, sia di trasporto per il percorso ferroviario, sia per il servizio di presa, dopodichè rilascia al mittente lo scontrino come ricevuta. Lo speditore può richiedere che anche la consegna venga eseguita a domicilio ed è lasciata in sua facoltà di pagare in partenza la tassa relativa, oppure di lasciarla a carico del destinatario, che dovrà pagarla allora al momento del ricevimento del bagaglio.

La domanda di consegna a domicilio può essere pure fatta all'ufficio bagagli della stazione di partenza, all'ufficio bagagli della stazione di arrivo ed *infine pure durante il*

viaggio quando il bagaglio si trovi nello stesso treno dove si trova il viaggiatore.

In quest'ultimo caso la domanda deve essere rivolta al conduttore, il quale riscuoterà al caso la tassa di consegna, provvederà a fare conseguente annotazione sullo scontrino esibito dal viaggiatore e sui documenti che accompagnano il trasporto.

Come si vede, l'Amministrazione ferroviaria ha cercato e cerca di agevolare in tutti i modi la presa e consegna dei bagagli, che nelle grandi città dava finora occasione a non pochi inconvenienti, se si tien conto delle richieste talvolta veramente esose da parte di facchini privati ed anche dello stesso personale del servizio porta-bagagli delle stazioni.

Anche le tariffe adottate sono sensibilmente inferiori a quelle correnti ed almeno si tratta di tariffe, cioè di prezzi stabiliti, quindi il viaggiatore non deve più di volta in volta stare a contrattare.

Il servizio da parte delle agenzie è assicurato dalle ore 7 alle 20 nel periodo dal 1º aprile al 30 settembre e dalle ore 8 alle 17 nel periodo dal 1º ottobre al 31 marzo per i giorni feriali; nei giorni festivi è limitato dalle ore 8 alle 12.

Così i servizi ferroviari si vengono completando e modernizzando, con questi servizi accessori, che pur rappresentano una grande utilità per il pubblico che viaggia.

I servizi accessori sono destinati nell'avvenire ad un sempre maggiore sviluppo.

Dopo l'istituzione dei colli espressi, questa istituzione della presa e consegna del bagaglio a domicilio era una delle più necessarie.

Lo scartamento nelle ferrovie mondiali.

Lo scartamento adottato nei vari Paesi del globo per le loro ferrovie corrisponde alle seguenti misure:

Scartamento massimo (oltre 1435 millimetri);
» normale (1435 millimetri);
» medio (1067 millimetri);
» ridotto (meno di 1067 millimetri).

E' noto che per «scartamento» si suole indicare la distanza fra le rotaie misurata fra due punti che si trovano a 14 millimetri al disotto dello spigolo esterno delle rotaie.

Circa i due terzi delle ferrovie mondiali hanno da tempo adottato lo scartamento normale di 1435 millimetri, pari a 4,8 ½ piedi inglesi.

Si incominciò nel 1825, durante i primi esperimenti di Roberto Stevenson, con binari dello scartamento di 1372 mm., per passare poco dopo, nel 1829, allo scartamento di 1438 mm. che l'Inghilterra finì per adottare definitivamente, per decisione del suo Parlamento, nel 1846. La seguirono in breve la Prussia, l'Olanda e la Svizzera, e successivamente l'Austria-Ungheria, la Francia, il Belgio, l'Italia e gli Stati Scandinavi. La Russia, che aveva cominciato ad adottare lo scartamento di 1829 mm., lo ridusse poi generalmente a quello di 1524 mm.

In Spagna e Portogallo si adottò lo scartamento di 1676 mm.; però sul tratto spagnolo da Barcellona a Puigcerda (confine francese) fu mantenuto quello normale di 1435 mm. per evitare trasbordi per le provenienze da Tolosa.

Nel Nord-America impera quasi dappertutto lo scartamento normale, per quanto talvolta, per motivi politici, si sia ricorso a scartamenti maggiori.

Anche in Europa è lo scartamento normale di 1435 mm. quello che domina, ad eccezione dell'Irlanda (1600 mm.), della Penisola Iberica (1676 mm.) e dell'antico territorio russo (Russia, Finlandia, Lettonia ed Estonia) che è rimasto fedele allo scartamento di 1524 mm., mentre la Polonia e la Lituania hanno adottato senz'altro quello normale.

Importanti reti a scartamento ridotto esistono però in Germania (1000 e 750 mm.), Polonia (750 e 600 mm.), Francia (1000 mm.), Italia (1000 e 750 mm.), Norvegia (1067 mm.), Lettonia, Lituania, Bulgaria e Jugoslavia (760 e 600 mm.).

Il Nord-America, il Canadà e il Messico, come dicemmo, hanno le loro linee principali tutte a scartamento normale. La sola ferrovia interoceanica messicana ha lo scartamento di 914 mm. Nel Centro-America, Cuba,

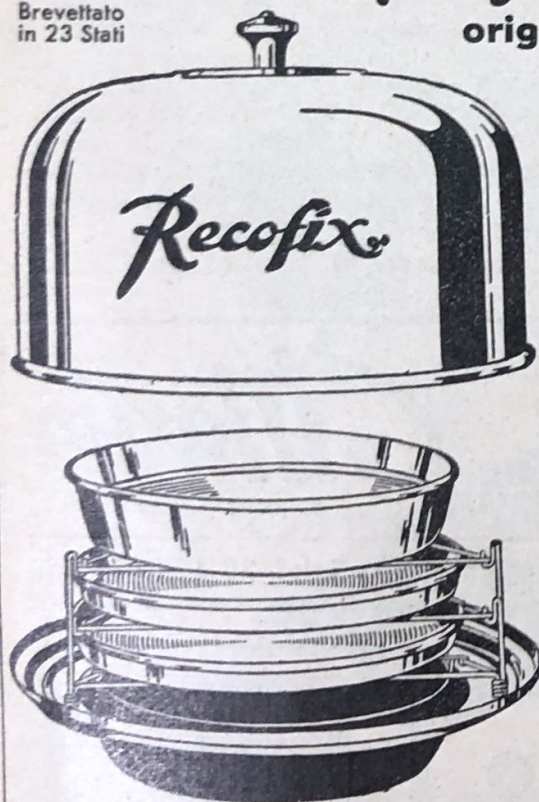
Trinidad e Jamaica hanno lo scartamento normale. Panama ha però quello di 1824 mm. mentre i rimanenti Paesi, cioè il Nicaragua, la Costarica e la Repubblica Dominicana, hanno lo scartamento di 1067 mm., il Portorico quello di 1000 mm. e il San Salvador, il Guatemala, l'Honduras quello di 914 mm.

Nel Sud-America, gli scartamenti adottati sono svariati. Mentre il Venezuela ha quello di 1067 mm., la Bolivia adottò quello di 1000 mm.; il Perù e l'Uruguay hanno quello normale di 1435 mm. In Brasile domina quello di 1000 mm.; vi esistono però anche quelli di 1600, 760 e 600 mm. Le linee principali dell'Argentina e del Chile hanno lo scartamento di 1676 mm., mentre le loro linee di montagna, specialmente la Transandina, hanno 1000 mm.; esistono però in ambedue questi Paesi linee di scartamento medio e ridotto (1067, 760 e 600 mm.).

In Asia, la Turchia, dimostrando anche in ciò quel proposito di adeguarsi alla civiltà occidentale, di cui ha dato tante e così cospicue prove, ha da tempo adottato per le sue linee anatoliche e di Bagdad lo scartamento normale, mentre in Siria (ferrovia di Damasco, Hama, Hedscha) si ha lo scartamento di 1050 mm. Nelle Indie Orientali, che avevano lo scartamento di 1676 mm., si è in questo ultimo decennio dato rilevante sviluppo allo scartamento di 1000 mm. Anche il Siam ha tale scartamento nelle sue ferrovie meridionali, mentre in quelle settentrionali ha adottato lo scartamento normale. Giava ed il Giappone hanno le loro reti con scartamento di 1067 mm.; in China ed in Corea vige lo scartamento normale, eccetto per le ferrovie orientali chinesi che hanno lo scartamento russo (1524 mm.).

In Africa esistono per la massima parte solo ferrovie a scartamento ridotto, con eccezione delle ferrovie egiziane e di reti di limitata estensione in Tunisia, Algeria e Marocco, che possiedono lo scartamento normale.

Nell'Africa Centrale (Africa Francese, Camerun, Madagascar, Africa Orientale Inglese, Abissinia) vi è lo scartamento di 1000 mm., mentre le ferrovie sudanesi e del Sud-Africa hanno lo scartamento di 1067 mm. Le ferrovie Congolesi hanno la rete con scartamento di 765 mm., mentre le ferrovie del Delta del Nilo in Egitto hanno scartamento di 780 mm. ed una importante rete in Marocco ha scartamento di 600 mm.

Anche l'Australia ha svariati scartamenti: quello normale domina nella Nuova Galles del Sud; nel Sud ed Ovest Australiano invece la maggior parte delle ferrovie hanno adottato lo scartamento di 1067 mm. Così pure gli Stati di Queensland, Tasmania, Nuova Zelanda, mentre nello Stato di Victoria lo scartamento è di 1600 mm.

L'importanza dei nostri transiti ferroviari di confine.

Attraverso i nostri transiti ferroviari di confine si svolge un movimento di circa 7.300.000 tonn. di merci, con una prevalenza di importazione (4.500.000) sulle esportazioni (2.800.000): vi è una tendenza a diminuzione per le importazioni ed all'aumento per le esportazioni.

Il traffico è maggiore per i transiti nordici ed orientali che per i transiti occidentali.

I transiti più importanti, messi per ordine, sono i seguenti: Chiasso, tonn. 1.850.000 (con forte prevalenza delle importazioni che sono il triplo delle esportazioni); Postumia, con tonn. 1.400.000 (pur essendovi prevalenza di importazioni, è tuttavia il transito dove passa il maggior numero di esportazioni); Tarvisio, con tonn. 870.000; Domodossola, con tonn. 750.000; Modane, con tonn. 720.000; Brennero, con tonn. 540.000 (presenta la caratteristica della preponderanza delle esportazioni, circa 400.000 tonn. sulle importazioni, circa 130.000).

Vengono poi: Piedicolle, con tonn. 361.000; Luino, con tonn. 360.000; Fiume, con tonn. 176.384; Ventimiglia, con tonn. 120.000; San Candido, con tonn. 100.000; Fusine Laghi, con tonn. 25.000; Breil, con tonn. 14.000.

Il movimento dei due transiti di Chiasso e di Luino può anche considerarsi complessivamente, perchè il secondo transito può ritenersi sussidiario del primo: si ha così, complessivamente, un movimento (tra importazioni ed esportazioni, ma con forte prevalenza delle prime) di più di 2.200.000 tonn.

L'importanza del transito di Chiasso si riferisce alla corrente massima del nostro traffico terrestre, il quale si svolge con l'Europa Centrale e più precisamente con la Germania. L'importanza del transito di Postumia si spiega con la corrente di traffici, anche essa molto importante, con la Balcania.

Vi sono dei traffici caratteristici del nostro Paese che meritano di essere specialmente ricordati: l'esportazione dei fiori e l'importazione delle derrate.

Sulla nostra rete di Stato si verifica annualmente un movimento di 198.000 carri di derrate: orbene poco meno della metà dei carri (90.000) è destinata all'estero attraverso i transiti terrestri e presso a poco una metà di questa metà passa per il Brennero: precisamente vi passano 40.000 carri. Dopo il Brennero, vengono Chiasso con 28.000 carri e Tarvisio con 11.000 carri.

Altro traffico caratteristico di esportazione è quello dei fiori. Su 9.000.000 di kg. di fiori spediti annualmente in Italia, più di 5.000.000 di kg. sono spediti all'estero attraverso i transiti terrestri: il solo transito di Chiasso assorbe 3.300.000 kg. circa.

Altre esportazioni principali sono quelle del marmo, del vino, della seta e del bestiame.

Il movimento viaggiatori più intenso si verifica a Chiasso. Altri transiti importanti per il traffico viaggiatori sono Postumia, Tarvisio, Brennero, Domodossola, Modane. Anche qui il movimento più forte è nei transiti nordici e orientali in confronto di quelli occidentali. Il quantitativo degli stranieri che vengono in Italia è di molto superiore a quello degli italiani che vanno all'estero, sebbene in questi ultimi anni sia anche aumentato negli italiani il desiderio di viaggiare.

Attualmente il traffico turistico degli stranieri è molto attenuato, ma in questo il nostro Paese, e più particolarmente le nostre ferrovie, risentono le conseguenze generali della crisi: sono venute a mancare al traffico turistico due importanti fonti, gli inglesi e gli americani. Prima il ribasso del cambio inglese e poi il tracollo della sterlina hanno rarefatto la clientela inglese. Anche la clientela tedesca è molto diminuita in seguito alla tassa con la quale la Germania ha colpito i cittadini che varcano la frontiera. Di questa situazione di disagio

hanno da dolersi del resto quasi tutte le amministrazioni ferroviarie. Di recente le ferrovie svizzere della compagnia de Lötschberg — che ritraevano già dal traffico turistico notevoli guadagni — hanno dovuto attribuire appunto a questa mancanza di forestieri, una notevole parte della diminuzione dei loro introiti, per cui la compagnia sta attraversando una grande crisi.

La crisi nelle ferrovie americane nel 1931...

Nel 1931 la rete ferroviaria negli S. U. aveva una estensione di 242.223 miglia e le Società Ferroviarie avevano un capitale azionario di 9 miliardi e 249 milioni di dollari e un debito obbligazionario e ipotecario di dollari 11 miliardi e 46 milioni.

Durante l'esercizio 1931 le Società ferroviarie ebbero un gettito di dollari 4 miliardi e 188 milioni contro 5 miliardi e 281 milioni nel 1930, con una diminuzione di dollari 1 miliardo e 92 milioni. Le spese arrivarono a dollari 3 miliardi e 223 milioni, con una diminuzione di 707 milioni in confronto del 1930.

Gli utili netti hanno subito una forte falcidia, essendo passati da 386 milioni di dollari nel 1930 a dollari 141 milioni nel 1931. Tuttavia i dividendi, distribuiti grazie ai larghi prelevamenti dalle riserve, arrivarono nel 1931 a dollari 328 milioni contro 560 milioni nel 1930.

Per migliorare la situazione, sin dalla chiusura del 1931 si è proceduto a un leggero aumento delle tariffe merci e a riduzioni di salari nella misura del 10 %.

...e in quelle austriache,

L'Azienda delle Ferrovie Federali dell'Austria presenta attualmente nel proprio bilancio un disavanzo annuo di 70 milioni di scellini.

L'esperto Robert Hérold, incaricato dal Comitato finanziario della Società delle Nazioni di studiare la situazione delle ferrovie, nella relazione ora presentata al Governo di Vienna constata che, in base ai risultati degli esercizi dal 1924 al 1931, dovrebbe essere istituito un bilancio annuo di 520 milioni di scellini, occorrendo una profonda riforma della struttura amministrativa dell'azienda. Dovrebbero essere licenziati 10 mila ferrovieri, il personale della rete non dovrebbe superare i 60 mila agenti, gli operai compresi.

...nonchè in quelle dell'Olanda.

Il bilancio delle Ferrovie olandesi — che nel 1930 si chiuse con l'utile di 2.025.000 fiorini — per l'esercizio 1931 si è chiuso con una perdita di 972.777 fiorini.

In conformità della convenzione esistente dal 1920 con le aziende delle Ferrovie Statali

e della Compagnia delle Ferrovie, lo Stato ha dovuto versare una somma di 1.152.345 fiorini per permettere di distribuire il dividendo minimo del 4 % garantito ai possessori delle azioni delle due aziende.

Biglietti festivi di andata-ritorno tra la Francia e l'Inghilterra.

Le Amministrazioni ferroviarie fanno a gara per sostenere, anche in questi momenti di crisi, il traffico turistico, che costituisce una delle fonti più importanti degli introiti delle aziende. Così si legge che per accordi intervenuti tra le compagnie inglesi e le Ferrovie francesi del Nord sono stati istituiti speciali biglietti, a forte riduzione, valevoli per effettuare un viaggio di andata-ritorno da Parigi a Londra e viceversa, nel periodo dal venerdì al martedì della settimana successiva: se il venerdì e il sabato sono festivi la validità aumenta ancora di un giorno.

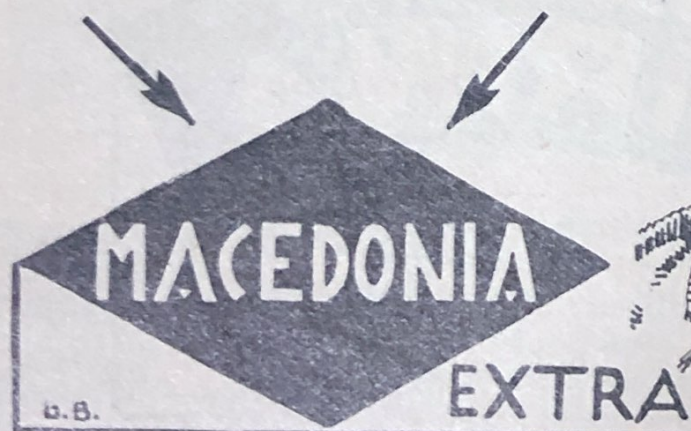
Le linee ferroviarie nel Belgio.

Dei 4632 km. di sviluppo della rete ferroviaria belga, 794 sono a trazione elettrica. Nel 1929 furono elettrificati 49 km. di ferrovia e nel 1930, 112 km.; per l'anno 1931 era previsto di oltrepassare i 200 km. di nuova elettrificazione.

La elettrificazione si è mostrata però molto onerosa e pertanto la Società Nazionale per le Ferrovie Belghe si propone di sostituire parzialmente o totalmente sulle linee minori la trazione a vapore con delle auto-motrici o degli autobus, e per alcune linee nuove ha in progetto di impiantare degli autobus elettrici con trolley.

Innovazioni sui treni americani per aumentare il «comfort» nella stagione estiva.

Sapevamo già che gli americani, allo scopo di diminuire le sofferenze del caldo durante la stagione estiva e di offrire il massimo senso di *comfort*, avevano in qualche albergo ultramoderno cercato ed ottenuto, con adatti sistemi, una temperatura... primaverile, refrigerando l'aria. Ora è la volta dei treni. Si apprende che negli Stati Uniti, in partenza da New York è stato messo in servizio un treno rapidissimo, completamente «climatizzato», come dice la *Rivista delle Comunicazioni ferroviarie*. In tutte le carrozze è in azione uno speciale sistema di ventilazione che fornisce ai viaggiatori aria fresca ad una temperatura e ad un grado di umidità tali da dare una impressione di benessere e di *comfort*. Inoltre l'aria viene sbarazzata da tutte le ceneri e le polveri.

La temperatura viene regolata automaticamente.

SPORT

Motonautica.

Fra le varie manifestazioni motonautiche che hanno accompagnato l'inizio dell'estate, una merita di esser oggi segnalata per i brillanti successi dei nostri colori: quella disputata nelle acque della Senna tra campioni francesi, italiani, inglesi, belgi, tedeschi, spagnuoli, svizzeri e americani. Fin dalla prima giornata la gara più importante del programma, quella per i *racer* di dodici litri, segnò il trionfo del Lia III di Becchi, che compì il tracciato della pista fluviale di km. 7 fra i ponti di Mirabeau e Alessandro III alla media di km. 84.706, vincendo senza troppa difficoltà, nonostante un buon ritorno del francese, Yzmona IV. Nello stesso giorno il Conte Casalini si classificò primo nella gara dei fuoribordo della classe E.

Le successive giornate della riunione del Yacht Moteur Club di Francia si svolsero nel bacino della Senna ad Herblay ed i nostri piloti trovarono il modo di affermarsi con il maggior onore. Il Gran Premio Motonautico di Europa per *racer* di 12 litri fu disputato da due italiani e da due francesi: da Lia III di Becchi, da Gardone del Conte Rossi di Montelera, da Yzmona IV e da Incognito IV. La prima prova di km. 50 fu una passeggiata trionfale del Lia III. Lo scafo italiano partito terzo, fin dal primo chilometro aveva raggiunto e superato gli scafi francesi e senza esitazione vinceva nettamente alla media di quasi 101 km., che avrebbe potuto anche esser migliore se Becchi avesse insistito anche negli ultimi dieci chilometri, durante i quali moderò la velocità, così che il francese Yzmona IV lo potè avvicinare. Assai più netta fu la vittoria del Lia III nella seconda prova di 80 km. corsasi all'indomani, per quanto la media risultasse inferiore. Ma ciò dipese dal fatto che il solo scafo minaccioso, l'Yzmona IV, ebbe un guasto a metà prova. Ad ogni modo il *racer* italiano (scafo Baglietto, motore Isotta Fraschini) dimostrò tutta la sua grande superiorità, che fu confermata anche nel Match Francia-Italia e nella Coppa di Francia. In questa corsa di 50 km. la lotta fra lo scafo italiano e il migliore francese fu emozionante, tanto più che un lieve rallentamento nell'ultimo mezzo chilometro diede agli spettatori l'illusione che Yzmona potesse vincere, ma l'italiano vinceva di 3'' e trionfava più agevolmente nell'incontro Francia-Italia, nel quale il ritiro per avaria dello scafo francese consentiva a Gardone di classificarsi al secondo posto.

I ripetuti successi dei *racers* fecero passare in seconda linea le eccellenti prove dei fuoribordisti, i quali meritano pure essi di venir posti all'ordine del giorno. Nella prima delle tre giornate di Herblay, Turri a bordo del Rumba, motore Laros, partecipando ad una corsa per fuori-bordo senza restrizioni, si classificò al primo posto degli standardizzati; ma più notevole fu l'affermazione dell'industria italiana nella corsa riservata ai fuoribordo della classe C, nella quale il francese Jacques Menier fu primo a bordo di uno scafo Feltrinelli, motore Laros.

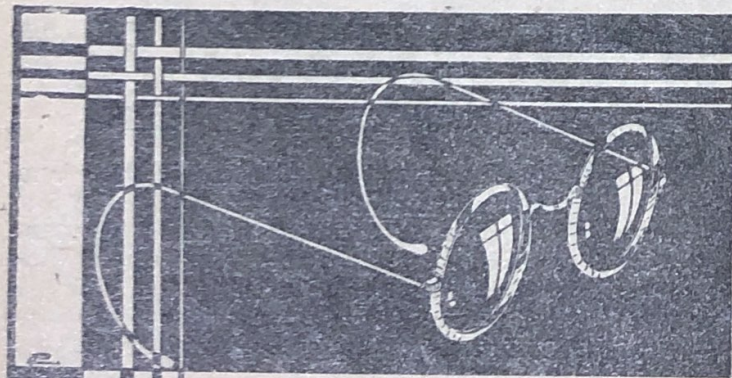
Nella seconda giornata due furono i successi italiani: quello del Conte Casalini nella corsa dei fuori-bordo standardizzati sino a un massimo di 1000 cmc. e quello di categoria dell'Ibis di Feltrinelli. In questa corsa, nella quale erano riuniti i fuori-bordo delle classi D, E, ed F, il Conte Casalini realizzò sulla distanza di 20 km. la media elevatissima di oltre 74 km. Egli assunse il comando fino dalla partenza e l'elegante imbarcazione a forma di siluro aumentò ad ogni giro il suo vantaggio, per trionfare senza essere minimamente inquietata. Ottima fu la corsa compiuta dall'Ibis che, dopo una partenza piuttosto prudente, terminava al terzo posto della classifica assoluta e primo della categoria D.

La corsa dei 100 km., svoltasi nella terza giornata di Herblay, diede modo ai concorrenti italiani di affermarsi nel modo più notevole. Tango di Feltrinelli (Feltrinelli-Elto) e l'F. I 126 (Mariella-Laros) del Conte Casalini furono i dominatori della categoria F, nella quale si aggiudicarono il primo ed il secondo posto. Particolarmente brillante fu la gara del Conte Casalini, il quale, benchè ritardato in partenza di circa 7 minuti a causa di un incidente al tubo della benzina, rimontò un buon numero di concorrenti e terminò a pochi secondi dal vincitore. Sempre in questa corsa la vittoria della classe D toccò ad Ibis di Turci, il solo che terminò la corsa nella quale era in competizione la Coppa Menier. Infine la corsa dei fuori-bordo riservata alle categorie D, E, F, fornì a Feltrinelli, sempre a bordo del Tango, l'occasione di riportare un nuovo successo. Il Tango non ebbe nella propria categoria rivali che gli potessero tenere testa, così che tanto nella Coppa del Marchese De Ivanrey, quanto in altra corsa aggiunta di 20 km. per fuori-bordo di ogni classe, lo scafo italiano rinnovò il suo trionfo dando prova di una netta superiorità.

L'ottimo comportamento degli scafi, dei motori e dei piloti italiani nelle grandi prove dell'estero affida che in occasione dell'imminente riunione motonautica del Lido di Venezia (10-18 settembre) i colori italiani potranno affermarsi nel modo più degno di fronte ai cortesi ma tenaci avversari di tante nazioni.

Automobilismo.

Il Gran Premio di Monza, che si disputerà sull'Autodromo di Monza l'undici corrente, sarà la gara conclusiva dell'annata. La prova si disputa anche quest'anno con il sistema delle batterie eliminatorie e della finale, ma con una variante in confronto del Regolamento dello scorso anno, molto opportuna perchè abolisce la distinzione delle vetture in cilindrata e razionale perchè evita che in una stessa batteria si trovino i corridori e le macchine di una stessa squadra e che si concentrino magari tutti i favoriti in una sola gara eliminatoria. Le tre batterie si correranno sulla distanza di 100 km. ossia su 10 giri del circuito completo, e la finale su 200 km. ossia su 20 giri. Alla finale sono ammessi i primi quattro di ciascuna eliminatoria e della batteria di riqualificazione che si correrà su soli 50 km. L'ammontare dei premi raggiunge le L. 200.000.

Anche il Gran Premio di Germania non è sfuggito — perchè non poteva sfuggire — ai colori italiani e precisamente all'Alfa Romeo, la quale, come già aveva fatto nel Gran Premio di Francia di quindici giorni prima, si concesse il lusso di aggiudicarsi con le sue tre vetture i tre primi posti. In tal modo i tre Gran Premi europei compensavano quest'anno gli sforzi della casa milanese e della industria italiana. In Germania la Casa volle che il pilota tedesco, caro alle folle germaniche, precedesse i suoi due compagni di squadra, Nuvolari e Borzacchini. Ma il grande asso italiano volle far sentire l'unghia del leone strappando il *record*

del giro più veloce, così da lasciar vedere facilmente tutte le sue possibilità, se gli ordini della Casa non fossero stati così tassativi. Ma nonostante le limitazioni imposte a Nuvolari, egli può essere considerato il miglior corridore automobilista di questi ultimi anni.

L'ultima trionfale affermazione dell'Alfa Romeo consacrò non soltanto la genialità di costruzione di questa vettura, ma anche quella che si può chiamare la scuola italiana della tecnica automobilistica, scuola fedele alle vetture leggere con motori di cilindrata media, sovralimentati ad alto regime di rotazione.

La 2700 cmc. Alfa Romeo è ormai senza rivali su circuito veloce o misto ed ha dimostrato di esser perfettamente a punto. A Monza vinse a 160 di media, a Reims a 150 e al Nurburg Ring a 120, superando di gran lunga tutte le medie raggiunte: infatti Caracciola battè di 11 km. il *record* locale che egli stesso aveva stabilito l'anno prima con Mercedes, e forse questa media avrebbe potuto esser battuta ancor più da lontano, se le vetture italiane fossero state impegnate a fondo dalla minaccia avversaria e se Nuvolari avesse avuto facoltà di correre con la foga abituale, foga consentitagli dall'eccellenza del mezzo meccanico, dalla sua alta classe e dalla non comune perizia.

Il triplice successo nelle tre massime manifestazioni europee è stato coronato da altre lusinghiere vittorie in moltissimi altri campi, dovunque l'industria italiana ha ritenuto opportuno di presentarsi, sia nelle prove di velocità, sia nelle prove di resistenza.

Motociclismo.

Sulle ripide e aspre strade delle nostre Alpi — con partenza ed arrivo a Merano — si svolge in questi giorni la Sei Giorni internazionale, che può essere indubbiamente chiamata la maggior competizione del genere che viene organizzata in Europa. Basta il formidabile elenco dei partecipanti che appartengono a tutte le maggiori Nazioni che fabbricano motociclette a palesare l'importanza della gara che l'Italia ha organizzato per il secondo anno, in virtù delle due consecutive vittorie dell'industria nazionale.

Nel folto gruppo delle organizzazioni motociclistiche che sono state allestite recentemente in Italia può essere segnalata l'ottava Coppa del Mare svoltasi a fine luglio sul meraviglioso e difficile Circuito del Montenero, a Livorno. Malaugurate cadute di Bandini e di Ghersi nei primi due giri tolsero al pubblico la possibilità di assistere a una formidabile gara di questi due assi che pilotavano macchine di

primario valore. Ciononostante in tre categorie i *records* totali e parziali sul giro crollarono e solo nella categoria 350 cmc. fu stabilito un tempo superiore a quello dello scorso anno. Il vincitore assoluto fu Taruffi (Norton) il quale compì i 200 km. del percorso alla media di 77 km. 804, mentre Terzo Bandini fin dal primo giro aveva stabilito una velocità di 79 km. 822, che lasciava sperare grandi cose, se non fosse stato vittima dell'incidente su ricordato.

Per un solo minuto Giordano Aldrighetti (Rudge) soffiò la vittoria ai concorrenti montati su Guzzi nella categoria 250 cmc., in cui il vincitore fornì la media di 73 km. 550. Notevole fu la media di 71 km. 200, segnata da Baschieri (Benelli) nella categoria 175 cmc., mentre insignificante fu il comportamento di Rossetti che nella categoria 350 cmc. fornì una media di poco superiore ai 71 km.

Ciclismo.

Il Giro ciclistico di Francia, terminato il 31 luglio, si è chiuso con la vittoria del francese Leducq che senza alcun dubbio è stato il più regolare fra tutti i concorrenti. All'inizio della corsa i concorrenti del Belgio e d'Italia sembravano assai più forti di quelli francesi e tedeschi, ma sul campo della gara il Leducq si è imposto.

In complesso la squadra italiana non è sembrata composta efficacemente, perchè si sono allineati buoni elementi per le salite, mentre il regolamento di quest'anno era fatto per favorire piuttosto i velocisti.

Tuttavia, benchè non favoriti dal regolamento, i corridori italiani fecero una corsa onorevole e basterebbero i posti di Camusso e di Pesenti, classificatisi terzo e quarto, a dire il loro valore e a spiegare l'impegno da essi posto nella non facile impresa. Se Di Paco non fosse stato inferiore ad ogni aspettativa nel corso delle prime tappe e se poi non fosse stato danneggiato dalle numerose cadute, avremmo potuto ottenere assai di più. Ad ogni modo può esser titolo di consolazione il primo posto della classifica per Nazioni, che però non ha nè il fascino, nè l'importanza delle vittorie individuali.

Calcio.

Poche settimane ci separano dall'inizio del Campionato di calcio che rappresenta una tormentosa passione sportiva di folle. Come dodici mesi or sono, la battaglia si impegna per strappare lo scudetto alla formidabile squadra della torinese Juventus, ben degna detentrice del titolo. Le squadre ritornano all'assalto con ranghi rinnovati e con l'animo più ardente: quelle recentemente ammesse si illudono di ripetere la gesta della Fiorentina che, appena promossa, mirò alla vetta del Campionato e si classificò in posizione di avanguardia; quelle che si difesero per non retrocedere, sperano di poter riguadagnare posti contrastando il passo anche alle più agguerrite e infine tutte le squadre delle grandi città — più ricche di mezzi e perciò più pronte ad assicurarsi gli assi del pallone rotondo — sanno di poter affermarsi nei confronti degli indici dei centri minori.

Battaglia che si annuncia vivace, che riaccende finora le fantasie dei più fanatici, che ha fatto e fa passare in seconda linea le animate vicende della Coppa Europa che per qualche tempo ha seriamente minacciato la pace sportiva europea, in un modo così acceso da far pensare a molti se questi confronti per la Coppa di Europa non siano alle volte pericolosi per l'auspicato affratellamento dei popoli che lo sport si era sempre proposto di raggiungere. Il Campionato è dunque alla soglia, mentre in questi giorni le principali squadre stanno varando le prossime formazioni, cercando coesione e assieme attraverso brevi tornei od incontri amichevoli con società viciniori. Poi cominceranno le accese partite e i viaggi attraverso la penisola. Per la prima volta il Campionato di Divisione Nazionale Serie A comprende una squadra isolana: la benvenuta è quella di Palermo, che gli sportivi da Napoli e da Bari in su accoglieranno con curiosità e con simpatia. Finalmente si può dire che tutta Italia partecipi a questa competizione che nello spazio di dieci mesi mobiliterà non soltanto nuclei di atleti, ma legioni e legioni di appassionati, ai quali non è discaro il titolo di «tifosi».

Pugilato.

In un momento in cui il pugilato mondiale non raccoglie più il consenso di tutti i pubblici — e la crisi americana ha portato un forte contributo a questo momentaneo offuscamento — il mondo sportivo italiano, che si interessa a quella che gli inglesi avevano anni fa qualificata la «nobile arte», ebbe a metà luglio motivo di intimamente godere per la conquista del Campionato europeo dei pesi leggeri da parte di Anacleto Locatelli che riuscì a detronizzare Van Klaveren nel corso di quindici scintillanti riprese di un combattimento che conquistò tutti gli spettatori per la bellezza della boxe sfoggiata dai due antagonisti.

L'impresa a cui si attaccarono invano Garzena, Bianchi e Mario Farabullini è riuscita a Locatelli, il quale ha battuto il formidabile avversario proprio sul suo giuoco. L'italiano tenne le redini del combattimento per tutta la sua durata e a partire dalla decima ripresa la progressiva demolizione del pugilatore olandese era evidente, per quanto egli si difendesse a denti stretti. Locatelli toccò raramente forte il suo avversario, ma lo tartassò con una tempesta di mezzi colpi molto secchi, portati con una velocità sbalorditiva; il che impedì a Van Klaveren di sfoggiare il suo destro che pur aveva fatto vittime fra uomini di alto rango sportivo. E quando qualche colpo raggiunse Locatelli questi mostrò di poter resistere senza batter ciglio. Il pubblico battezzò subito l'italiano «la piccola belva» e veramente il nostro campione combattè con un coraggio, con una continuità e con una aggressività tali da entusiasmare qualsiasi pubblico, anche il più esigente.

La vittoria del piccolo milanese non ha soltanto soddisfatto gli italiani, ma ha riempito di gioia gli sportivi di Francia, i quali si vantano di aver sempre applaudito i suoi trionfi, da quando egli fissò il suo quartier generale a Parigi. In poco più di due anni, da quando cioè ha lasciato Milano, Locatelli ha combattuto non meno di trenta combattimenti, prima di affrontare il Campionato di Europa. Di trenta incontri ne ha vinti ventotto e ha subito due sconfitte: quella contro Sybille, riscattata due mesi fa a Milano, e quella contro Bauday a Nizza, che suscitò uno scandalo perchè l'italiano aveva vinto. Si può quindi affermare senza apparire esagerati che Locatelli è diventato campione di Europa senza aver perso un combattimento in due anni, ciò che significa che egli è di una classe nettamente superiore ai suoi pari peso. Non gli sarebbe stata infatti possibile una impresa così fulgida in terra straniera, dove non è facile imporsi e più difficile primeggiare, se egli non fosse il signore incontrastato della sua categoria. Il suo manager, che ha sempre avuto fiducia in lui fin da quando Locatelli era un ignoto in campo internazionale, mira con lui al Campionato del mondo. La posta è ardua, il compito non facile, ma il pugilatore italiano possiede tanta classe ed ha tale serietà di propositi da far pensare che a lui il grande passo non sia assolutamente vietato.

POSTE E TELEGRAFI

Nuove e più convenienti sopratasse speciali di trasporto aereo delle corrispondenze postali.

Alle soprattasse speciali dovute per il trasporto aereo delle corrispondenze postali, impostate nel Regno e dirette all'estero, sono state apportate forti riduzioni.

Le sopratasse per tutti i Paesi dell'Europa (che variano fra le 2 e le 3 lire) sono state unificate in L. 0,75 per ogni 20 grammi e per ogni specie di corrispondenza.

Questi due opportuni provvedimenti: la riduzione e l'unificazione, erano vivamente auspicati, perchè favoriscono il maggior uso da parte del pubblico della posta aerea, per il cui esercizio sono ora utilizzate, per la posta in partenza dall'Italia, 89 linee aeree, di cui 45 solo in Europa. Le tariffe troppo alte e le diverse complicate tassazioni per ogni Paese, costituivano un impedimento per l'incremento del traffico della posta aerea, la cui utilità, fra i mezzi di comunicazione più rapidi, è indiscutibile.

Per l'*Albania* si applica la tariffa interna. Le sopratasse per gli altri *Paesi fuori dell'Europa*, sono le seguenti *per ogni specie di corrispondenza e per ogni 10 grammi*: Afganistan L. 2,75;

Australia (servizio locale) L. 1,50; Ceylan L. 2,25; Cina L. 3,75; Cipro L. 1,50; Congo Belga (Via Juba) escluso servizio locale L. 2; Congo Belga (servizio locale) lettere e cart. ogni 10 gr. L. 2: altri oggetti, ogni 50 gr. L. 2; Egitto L. 0,75; Giappone (Via Russia fino Irkontok) L. 3,75; Indie Inglesi L. 2,75; Indie Neerlandesi L. 3,25; Indocina L. 4,50; Irak L. 2; Kenia L. 2; Maurizio (isola) L. 2; Mongolia L. 3,25; Nuova Zelanda (servizio australiano) L. 1,50; Palestina L. 1,75; Persia L. 2,50; Rodesia L. 2,50; Siam L. 4; Siberia (fino Irkontok) L. 3,75; Siria e Libano L. 1,75; Stabil. dello Stretto L. 3,25; Sudan L. 1,25; Tanganika L. 2; Tunisia L. 0,75; Turchia Asiatica L. 0,75; Uganda L. 2; Unione Africa Sud L. 3,25; Zanzibar L. 2; Zona Canale Panama L. 4,25.

Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perù ed Uruguay (Via Francia): lettere e cart., ogni 5 gr. L. 8,25; altri oggetti, ogni 50 gr. L. 16,25.

Brasile (Via Francia) rispettivamente L. 7 e L. 13,75.

Costa Occidentale d'Africa: lettere e cart., ogni 10 gr. L. 2,75; altri oggetti, ogni 50 gr. L. 3,50.

Marocco, Lettere e cart. ogni 10 gr., e altri oggetti ogni 50 gr. L. 1,25.

Per i *Paesi dell'America*, il cui servizio aereo è limitato all'utilizzazione delle linee degli Stati Uniti d'America, da New York fino a destinazione, le sopratasse per ogni specie di corrispondenza e per ogni 10 grammi, sono le seguenti:

Antille Inglesi L. 6,50; Antille Neerlandesi L. 6,50; Bahamas L. 1,75; Bolivia L. 8,50; Canadà L. 1,50; Chile L. 10,75; Colombia L. 7,50; Costarica L. 4,25; Cuba L. 1,75; Dominicana (Repubbl.) L. 2,25; Equatore L. 6,50; Guatemala L. 3,25; Guiana L. 6,50; Haiti L. 2,25; Honduras L. 3,25; Messico L. 2,50; Nicaragua L. 3,25; Panama L. 4,25; Perù L. 8,50; Portorico L. 2,25; Salvador L. 3,25; Stati Uniti d'America (servizio locale) L. 1,25; Venezuela L. 6,50.

Nessuna variazione è stata apportata alle *sopratasse per l'interno del Regno* che restano così stabilite:

Lettere e biglietti postali: ogni 15 gr. L. 0,50; cartoline con corrispondenza, cartoline illustrate, biglietti visita, partecipazioni, fatture commerciali e cedole di commissione librarie: per ognuna L. 0,50; carte manoscritte, stampe e campioni L. 0,80 ogni 50 gr.

Queste sopratasse s'intendono sempre oltre le tasse normali di francatura normale, sia per le corrispondenze ordinarie, sia per le raccomandate o recapitabili per espresso.

Sulle corrispondenze apporre l'indicazione, chiaramente scritta, « Per via aerea » o « Par avion ».

Pacchi postali per gli Stati Uniti dell'America del Nord.

Tutti i pacchi postali spediti dal Regno, dalle Colonie italiane e dalle Isole italiane dell'Egeo, per gli Stati Uniti d'America, *meno quelli gravati di assegno*, debbono essere spediti soltanto per *Via Napoli Porto-Piroscafi italiani od americani* (cambio diretto)-*servizio ufficiale*.

Le tasse di spedizione per detta via sono variate come segue:

La *Via Svizzera-Messaggerie Anglo-Svizzere* è riservata esclusivamente alla spedizione dei pacchi, ordinari o assicurati, gravati di assegno che, come si disse, non sono ammessi per Via Napoli Porto.

Spedizioni pacchi postali per via aerea.

Con recente disposizione sono stati ammessi al trasporto per via aerea i pacchi postali ordinari (anche se gravati di assegno) da e per tutte le località del Regno e fra il Regno, la Libia e le Isole italiane dell'Egeo.

I pacchi non possono superare il peso di 5 kg., la lunghezza di un metro, il volume di dmc. 55.

Le linee aeree adibite al trasporto dei pacchi postali, secondo la periodicità e l'orario fissati per ciascuna di esse, sono le seguenti:

1. – Genova-Roma-Napoli-Palermo (S. A. N. A.).
2. – Roma-Venezia (S. A. M.).
3. – Portorose-Trieste-Lussimpiccolo-Zara-Ancona (S. I. S. A.).
4. – Roma-Milano (S. A. Aviolinee It.).
5. – Roma-Cagliari (Soc. Aer. M dit.).
6. – Roma-Tripoli (S. A. Nav. Aerea).
7. – Venezia-Ancona-Bari-Brindisi (S. A. M.).
8. – Brindisi-Atene-Rodi (S. A. Aer. Espr. Ital.).
9. – Milano-Torino (S. A. Aviolinee It.).
10. – Portorose-Trieste-Venezia-Pavia-Genova (S. I. S. A.).
11. – Fiume-Brioni-Venezia (S. I. S. A.).
12. – Roma-Firenze-Venezia (S. A. M.).
13. – Roma-Brindisi (S. Aerea Med.).
14. – Tripoli-Bengasi (S. A. N. A.).

Lo scambio dei pacchi per via aerea si effettua fra gli uffici di: Ancona, Bari, Bengasi, Brindisi, Cagliari, Firenze, Fiume, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Portorose, Rodi, Roma, Siracusa, Sirte, Torino, Trieste, Tripoli, Venezia, Zara, a mezzo delle linee aeree che li allacciano.

I pacchi impostati in località non allacciate da linee aeree sono trasmessi come *pacchi urgenti* dall'ufficio di accettazione del pacco all'ufficio di partenza più vicino della linea aerea. In senso inverso, i pacchi diretti in località non allacciate da linee aeree, sono fatti proseguire sino a destinazione come *pacchi urgenti* e cioè coi mezzi più rapidi.

Gli aeropacchi, subito dopo il loro arrivo, vengono recapitati per espresso.

Non possiamo a meno di rilevare quanto opportunamente l'Amministrazione postale abbia disposto di far recapitare i pacchi per espresso (recapito adeguato alla rapidità del trasporto), e di ricordare quello che già dicemmo altra volta, esser, cioè, desiderabile che tale recapito venga adottato anche per le corrispondenze aeree che sono invece ancora recapitate coi mezzi ordinari.

Fino a kg.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.	L. c.
1. Continente (esclusa l'Alaska)	10,95	18,70	21,30	23,90	26,45	39,80	42,40	44,95	47,55	50,15
2. Zona del Canale di Panama, Base Navale di Guantanamo (Cuba), Isole Porto Rico e Vergini (S. U. A.)	12,25	21,30	25,20	29,05	32,95	47,55	51,45	55,35	59,20	63,10
3. Isole Guam, Hawai, Manna, Pago-Pago, Tuhirla (Samoa)	15,20	27,20	34,05	40,90	47,75	65,30	72,15	79 —	85,85	92,70
4. Alaska e Isole Filippine	16,50	29,80	37,95	46,10	54,20	73,10	81,25	89,35	97,50	105,65

Restano invariati i diritti di assicurazione (L. 1,85 per ogni pacco, più L. 1,85 per ogni 300 franchi oro o frazione di 300 franchi oro del valore dichiarato). I pacchi assicurati non sono ammessi per la Zona del Canale di Panama e per le Filippine.

Le tasse di trasporto, compresa la sopratassa speciale di trasporto aereo, sono le seguenti:

Da e per il Regno: kg. 1: L. 10; kg. 1,500: L. 14,50; kg. 2: L. 16,50; kg. 2,500: L. 18,50; kg. 3: L. 20,50; kg. 3,500: L. 25; kg. 4: L. 27; kg. 4,500: L. 29; kg. 5: L. 31.

Da e per la Libia: Rispettivamente ai pesi suddetti: L. 15,40, 25,30, 27,30, 34,70, 36,70, 46,60, 48,60, 56, 58.

Da e per le Isole italiane dell'Egeo: L. 20,80, 36,10, 38,10, 50,90, 52,90, 68,20, 70,20, 83,85.

Non sono ammessi pacchi assicurati, ma si può richiedere l'affrancazione daziaria e la ricevuta di ritorno

Per la francatura dei bollettini di spedizione, le tasse di trasporto e i servizi accessori, l'imballaggio, le merci proibite, ecc., vigono le stesse disposizioni dei pacchi aventi corso coi mezzi ordinari.

Telegrammi per l'Afganistan.

Le comunicazioni telegrafiche fra l'Italia e il Regno dell'*Afganistan* (Asia) non erano possibili finora che per telegrafo fino a Peshawar (Indie Britanniche) e poi per posta fino a Kaboul (Cabul, capitale dell'Afganistan).

L'Amministrazione telegrafica avverte ora che i telegrammi possono essere spediti per *Via Polonia-U.R.S.S.* o per *Via Italo Radio*, con le tasse per parola ed in lire-oro: per telegrammi ordinari, 1,46; per telegrammi di stampa e telegrammi differiti, 0,73.

I telegrammi possono essere redatti solo nelle lingue: italiana, francese, inglese e persiana.

Dischi grammofonici recanti comunicazioni epistolari.

L'Amministrazione postale ha rilevato che vengono spediti talvolta come campione senza valore, dischi grammofonici sui quali il mittente ha inciso le proprie comunicazioni epistolari. Il destinatario, ricevuto il disco, può apprendere a mezzo di un grammofono, le comunicazioni, ascoltandole dalla viva voce del mittente. L'Amministrazione delle RR. PP. ha disposto affinchè gli invii del genere affrancati come campioni, vengano tassati con la tariffa delle lettere, quando risulti o si presuma che sui dischi spediti siano impresse comunicazioni epistolari.

TRA I LIBRI

Le Terre Redente e l'Adriatico: Vol. I. *Trentino e Alto Adige*, pag. 652 con 224 illustraz.: Vol. II. *Venezia Giulia e Adriatico*, pag. 684 con 273 illustraz. – Ed. Dott. Francesco Vallardi, Milano, 1932-X. Ciascun volume: L. 65.

Composta con scritti di vari collaboratori sotto la direzione del Prof. Avancinio Avancini, quest'opera fornisce notizie copiose e aggiornate sulle due regioni, considerate dal punto di vista geografico, storico, folcloristico, letterario, economico, finanziario, ecc., con utili riferimenti al periodo prebellico. Ogni collaboratore ha trattato la parte di sua speciale competenza, e questa distribuzione razionale del lavoro è andata a tutto vantaggio dell'opera, che appare, pur nel suo aspetto di monografia popolare e con le inevitabili mende, una delle migliori fonti di informazione per chi voglia farsi una sufficiente idea degli aspetti e della vita nelle Terre Redente, dagli antichi tempi ad oggi, con particolare riguardo del presente. Salta subito all'occhio il notevole sviluppo dato alle attività pratiche — risorse naturali, agricoltura, industria, commercio, istruzione, cooperazione, istituti di credito, ecc. — parte non sempre abbastanza sviluppata nelle precedenti trattazioni, in cui prevalevano troppo facilmente la commozione patriottica della vigilia e l'ammirazione per la santità dei ricordi e le bellezze naturali. Qui ci troviamo in terreno più solido, e vediamo trattate quelle terre gloriose per quello che effettivamente sono: operose provincie del Regno d'Italia, che figurano degnissimamente accanto alle consorelle più anziane anche per quanto riguarda la vita pratica, alla quale tuttavia la gloria e la bellezza apprestano uno sfondo di incomparabile fascino.

MALLARINI A. G. – *L'Uebi Scebeli, Il Nilo della Somalia.* – Edoardo Boffi, Genova: L. 3.

RICCARDI RICCARDO. – *Ricerche sull'insediamento umano nell'Umbria.* – Pubblicazione dell'Istituto di Geografia della R. Università di Roma, Serie A, N. 1, pag. VIII-122 con illustraz., carte ripiegate e tabelle, 1932-X: Senza indicaz. prezzo.

Sull'insediamento umano nell'Umbria non si avevano che studi scarsissimi e incompleti. L'A. espone in questa ottima monografia i risultati delle sue indagini sulla distribuzione planimetrica ed altimetrica della popolazione dell'Umbria, sulla distribuzione della popolazione sparsa e dei centri, sulla posizione topografica dei centri stessi e sulla distribuzione dei vari tipi di centri. Questo volume apre una nuova serie di pubblicazioni dell'Istituto di Geografia di Roma, dedicata al compianto Prof. Giuseppe Della Vedova.

MORGAGNI GIAMBATTISTA. – *Le Epistole Emiliane* volgarizzate da Ignazio Bernardini. – Pag. XII-216 con una tav. f. t. A cura del Comune di Forlì. Senza indicaz. prezzo.

Lo scorso anno Forlì tributava solenni onoranze al suo grande figlio che, se lasciò tanta impronta nel campo della scienza medica, non mancò tuttavia di mostrarsi versatissimo in altri campi dello scibile. Di questa versatilità sono documento appunto le *Epistole Emiliane*, che meritarono la lode del Carducci, e in cui sono trattati i più disparati argomenti storici e geografici relativi al territorio delle Romagne.

CALLEGARI ADOLFO. – *Guida dei Colli Euganei.* – Pag. 208 illustr. Ed. Dott. Antonio Milani, Padova, 1931-IX: L. 10.

« Il bello sta fuori di casa », scrive con amara ironia l'A., che vuol appunto persuadere padovani e non padovani che « la regione dei Colli Euganei è una graziosa regione, piena di imprevisto e di pittoresco, e che merita di essere visitata ». E noi, dopo uno sguardo al suo libro compendioso ma diligente ed efficace, non possiamo non confidare nel successo di questa opera di persuasione, alimentata dalla « carità del natio loco ».

REGGIANI FERRUCCIO. – *Il Monte Conero.* – Pag. 110 con 6 tav. f. t. Officine Poligrafiche, Ancona, 1932-X: L. 10.

Il Conero, *Cumerium* degli antichi, costituisce un elemento caratteristico della costa anconitana, su cui si erge massiccio e solitario, ultimo pendio orientale dell'Appennino Centrale. Nel IX anniversario della Marcia su Roma vi si sono iniziati i lavori di rimboschimento, che dovranno ovviare agli inconvenienti di una secolare devastazione. L'A. ci dà diffusa notizia storica, geologica, naturalistica, di questo monte, spiegando anche i criteri seguiti per la sua rinascita forestale.

ALETTA NICOLA – *Gaeta.* – Guida storica, artistica, archeologica. Pag. 208 con illustraz. Tipografia degli Stabilimenti Militari di Pena, Gaeta, 1931-IX: L. 7.

Ragioni d'ordine geografico, militare e politico, concorsero a rendere la storia di Gaeta quanto mai intensa e travagliata. Seguendo l'esempio dello storico locale Coste Gaetani, l'A. ci richiama alla memoria queste vicende, non con una trattazione organica, ma con una elencazione delle date principali e dei relativi avvenimenti. Egli ci dà inoltre una descrizione della città con i suoi istituti e monumenti, nonchè delle attrattive turistiche dei dintorni, tra cui primeggia la bella spiaggia di Serapo, nota, come centro balneare, sin dai tempi di Roma ed ora avviata a nuova affermazione.

Il Broletto di Novara e la Galleria d'Arte Moderna Paolo e Adele Giannoni. – Prefaz. di A. VIGLIO. – Sotto gli auspici del Comune di Novara. Con 57 tavole f. t. su cartone. Edizione di 500 copie numerate. Istituto Geografico De Agostini, Novara. Senza indicaz. prezzo.

Novara ha visto compiersi in questi ultimi tempi un duplice avvenimento artistico: il restauro degli edifici del Broletto e la sistemazione in essi della Galleria d'Arte Moderna costituita dalla quadreria donata alla città dal Cav. Uff. Alfredo Giannoni. Del restauro — illustrato diffusamente nel fascicolo di giugno 1932 de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* — troviamo riprodotti in otto tavole di questa signorile monografia i sapienti disegni dell'architetto Lazanio, mentre le rimanenti tavole illustrano le più cospicue opere della Galleria.

VENTURINI LUIGI. – *Milano dentro della cerchia antica.* – Prefazione di Arnaldo Mussolini. – Pag. 184 illustr. Tipografia del « Popolo d'Italia », Milano, 1932-X: L. 8.

Benchè l'A. dichiari di aver scritto per il popolo, non si tarda tuttavia a riconoscergli la buona stoffa dello studioso che sa rintracciare la preziosa fonte, e del giornalista che sa infondere vita e colore alla informazione storica e documentaria. In queste pagine la Milano del passato rivive nei suoi monumenti e costumi, nelle sue glorie e tristezze, non come cosa avulsa e superata, ma come momento di una vita continua e progressiva.

LE GALLERIE D'ARTE DEL COMUNE DI GENOVA. – *Catalogo della Galleria di Palazzo Rosso, della Pinacoteca di Palazzo Bianco e delle Collezioni di Palazzo Comunale.* – A cura di ORLANDO GROSSO. – Pag. 368 con 105 illustraz. Ed. M. U. Masini, Genova, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

E' la quarta edizione, arricchita e perfezionata, del Catalogo Municipale, curato dal Dott. Grosso, direttore dell'Ufficio di Belle Arti e Storia del Comune di Genova, e delle due Gallerie dei Palazzi Rosso e Bianco. Uno studio sulla scuola pittorica genovese e alcune notizie storiche sulle Gallerie, precedono l'elenco delle opere, per ciascuna delle quali vengono forniti preziosi elementi: cenno critico e storico, storia esterna, bibliografia, indicazione delle fotografie in commercio, ecc.

ALDOVRANDI MARIO. – *La Valle di La Thuile.* – Pag. 92 con illustraz. e 2 tav. f. t. Ed. S. Lattes, Torino, 1932: L. 5.

Fa parte della « Guida della Valle d'Aosta » in 10 volumetti, ed è ricca di notizie razionalmente ordinate e di elementi illustrativi e dimostrativi su questa magnifica valle.

Biblioteca Scientifico-politecnica Internazionale. – Bibliografia delle più importanti opere italiane e straniere sulle scienze esatte, arti applicate, tecnologia, scienze agrarie ed economiche, pubblicate dal 1926 al 1931. – Pag. 528, Ed. Hoepli, Milano, 1932: L. 10.

La produzione editoriale nel campo scientifico-tecnico ha assunto in questi ultimi anni una tal vastità che gli studiosi non possono non salutare con soddisfazione l'uscita di quest'opera che elenca in ordine alfabetico di materiale, migliaia di opere italiane e straniere. Un indice alfabetico degli Autori agevola la consultazione del prezioso repertorio che l'Accademico d'Italia S. E. il Prof. Parravano ha fregiato di un suo proemio.

BIANCO P. C. – *La SS. Trinità dei Domenicani Spagnoli.* – Con 16 illustraz. e una pianta topografica. Ed. Danesi, Roma, 1931-IX: L. 7,50.

ORTOLANI SERGIO. – *SS. Giovanni e Paolo.* – Con 26 illustraz. e una pianta topografica. Ed. Danesi, Roma, 1931-IX: L. 10.

Sono rispettivamente il 28° e il 29° volume della collezione «Le chiese di Roma illustrate», diretta da C. Galassi Paluzzi, della quale avemmo più volte a rilevare i cospicui pregi.

MORGANA MARIO. – *Restauro dei libri antichi.* – Pag. 192 con 9 incisioni nel testo e 11 tav. f. t. rileg. Ed. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 20.

Svela agli amatori del libro antico gli ingegnosi accorgimenti di un'arte altrettanto preziosa quanto misconosciuta.

CERRUTI G. B. – *Nel paese dei veleni e fra i cacciatori di teste.* – II Ediz. a cura di P. Forniti. Pag. 292 con 47 illustraz. Ed. Bemporad, Firenze: L. 20.

CASTIGLIONI CARLO. – *Il Cardinale Federico Borromeo.* – Pag. 298 con illustraz. f. t. Ed. Soc. Ed. Internazionale, Torino. – Prezzo: L. 14.

I francobolli d'Italia con i prezzi del mercato italiano. – Ediz. 1932. Pag. 358 illustr. Ed. F.lli Oliva, Via Palestro, 6, Genova: L. 10.

CUCCHINI ERMINIO. – *Le acque dolci che si versano nella Laguna di Venezia.* – Pag. 208 con tav. f. t.: L. 30.

MONACO ORAZIO. – *Il trattamento economico dell'Esercito e la sua legislazione.* – Pag. 240. N. 5 della Biblioteca de «Le Forze Armate». – Presso la Libreria di Scienze e Lettere. Piazza Madama, 19-20, Roma, 1931-X: L. 18.

NACCARI AVV. CARMINE. – *Cenni storici intorno alla città di Mileto.* – Pag. 200. Stab. Tip. «Il Progresso», Laureana di Borrello, 1931. Senza indicaz. prezzo.

EMERT G. B. – *I soffitti dipinti nel Palazzo Lodron a Trento.* – Pag. 10 illustr. Ed. Riv. «Trento», 1932. Senza indicaz. prezzo.

BARTOLI MATTEO. – *Le reliquie del dialetto albanese dell'Istria.* – Pag. 8 con 1 tav. f. t. Istituto per l'Europa Orientale, Roma, 1931. Senza indicaz. prezzo.

SCICCHITANO Rag. ANSELMO. – *La riforma tributaria dei Comuni.* – Pag. 328. Ed. Ostinelli, Como, 1932: L. 20.

DELLA VALLE CARLO. – *I pionieri italiani nelle nostre Colonie.* – Appunti storico-bibliografici, pag. 168. Ed. Carlo Voghera, Roma, 1931-IX: L. 10.

In difesa della Civiltà Italiana a Malta. – Articoli di fondo del «Malta» organo del Partito Naz. Maltese. Pag. XIV-150. Ed. R. Giusti, Livorno, 1931-IX: L. 7.

BUFFONI Ing. FRANCESCO. – *Il motociclo moderno.* – IV ediz. Pag. 342 rileg. t. tela. S. A. l'Editrice, Via Fieno, 6, Milano, 1931-IX. Prezzo: L. 10.

GOLDONI CARLO. – *Corrispondenza diplomatica inedita.* – A cura di Raffaele di Tucci. Pag. 220 con tav. f. t. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932-X: L. 15.

ALVARO CORRADO. – *Viaggio in Turchia.* – Pag. 226 con tav. f. t. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932-X: L. 15.

STENO FLAVIA e TENZE FERDINANDO. – *Fiamme nella steppa.* – 2 voll. di compless. pag. 670. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932-X: L. 20.

ROTH JOSEPH. – *Giobbe.* – Traduzione di G. Necco. Pag. 220. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932-X: L. 10.

DE RINALDIS ALDO. – *La Galleria Nazionale d'Arte Antica in Roma.* – Della Collez. Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia a cura del Ministero dell'Educaz. Nazionale, con 87 illustraz., pag. 58. Anno X: L. 5.

GASPARINI LUISA. – *Un amore di Garibaldi.* – Pag. 276 con tav. f. t. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932-X: L. 20.

GRAVISI GIANNANDREA. – *Toponomastica del Comune di Pisano.* – Pag. 38. Stab. Tip. G. Coarm e Figli, 1932, Parenzo. Senza indicaz. prezzo.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – A. O. QUINTAVALLE: *La Pinacoteca del Museo Nazionale di Napoli.* – Pag. 64 con 87 illustraz. Roma. Libreria dello Stato, 1932-X: L. 5.

Statistica dei Soci al 31 luglio 1932-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 luglio 1932		N. 167 797
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 21 533
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 luglio 1932	» 10 765	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 luglio 1932	» 17 038	
		» 217 358
Totale Soci		N. 406 688
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 6 000
Totale Soci		N. 412 688

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI
Stampa: *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

LA PRODUZIONE

DI ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

PUO' SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE • UN ANELLO PER OGNI TIPO DI AUTOMEZZO • INDUSTRIALI, IMPRESE DI TRASPORTI, GARAGISTI, REALIZZERETE FORTI ECONOMIE, MONTANDO

ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

IT. INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

CHIEDERE OPUSCOLO ILLUSTRATIVO GRATIS A SOCIETÀ

«GUSTAVO MODIANO» · MILANO PREZZO L. 1,80